BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 5 lipca 1936 r. | NR. 18

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Targi Gdyńskie

W dniu 28 czerwca nastąpiło uroczyste otwarcie Targów Gdyńskich. Aktu otwarcia dokonał wicekomisarz Rządu inż. Szaniawski, a Prezes Izby naszej p. Stanisław Tor w charakterze Prezesa Komitetu Targowego wygłosił następujące przemówienie, charakteryzujące tak zakres targów jak i ich gospodarcze znaczenie dla Gdyni i zaplecza:

„Targi Gdyńskie, których otwarcie następuje w dniu dzisiejszym, są efektem wysiłków niektórych sfer gospodarczych, samorządu m. Gdyni oraz samorządu gospodarczego. Cel Targów został świadomie ograniczony do skromnych na razie rozmiarów, pozostawiając rozwój ich w przyszłych latach inicjatywie zainteresowanych czynników.

Otwarcie tegorocznych Targów Gdyńskich w przeddzień Święta Morza, gdy myśl całej Polski skupia się dokoła Gdyni i gdy dajemy wyraz naszych trwałych dążeń do zagospodarowania się na wąskim skrawku naszego wybrzeża, słusznie może być uważane za etap w realizacji planu rozwoju Gdyni, jako ośrodka handlowego.

Targi Gdyńskie ograniczone są do dwóch głównych działów, a mianowicie budownictwa, przemysłu budowlanego oraz rybołówstwa i przemysłu rybnego. Jest to wyrazem tych zjawisk gospodarczych w życiu Gdyni, które zasługują na szczególne podkreślenie i które wymagają specjalnej opieki. —

Jesteśmy świadkami w Gdyni wzmożonego budownictwa, przy którem znajdują zatrudnienie liczne przedsiębiorstwa i tysiące rąk robotniczych, nie może więc być obojętnem, jak to budownictwo się rozwija i w jakich warunkach wykonywane są prace z niem związane. Ułatwienie kontaktu między wszystkiemi komórkami wchodzącemi w skład wielkiego ruchu budowlanego w Gdyni, w tym celu, aby przyczynić się do wykonania pracy z lepszym wynikiem dla wszystkich — oto jest cel głównego działu Targów Gdyńskich.

Rybołówstwo morskie i przemysł rybny pomimo poważnych postępów lat ostatnich, są dziedziną gospodarczą mało znaną na obszarze Rzeczypospolitej, a tymczasem ten odcinek pracy jest w stanie przyczynić się poważnie do podniesienia tak poziomu życiowego szerokich warstw społeczeństwa, jak i dać pole do wzmożenia działalności przedsiębiorczości prywatnej, a przytem zatrudnić poważną ilość pracowników. Targi Gdyńskie mają przedstawić w skromnych ramach, coprawda, nasze osiągnięcia na tem polu, a równocześnie przez wykazanie braków, pobudzić do pracy i ułatwić nawiązanie stosunków między stronami zainteresowanemi.

Do tych dwóch działów Targów Gdyńskich, związanych z zagadnieniami gospodarczemi dnia dzisiejszego dochodzi jeszcze jeden dział, mający odsłonić przed nami horyzonty pracy na morzu na przyszłość, mam tu na myśli dział propagandowy Ligi Morskiej i Kol.

Każda sposobność przypomnienia społeczeństwu tych zadań, jakie stoją przed niem w zakresie nawiązania stosunków z szerokim światem i możliwości ekspansji zamorskiej, powinna być wykorzystana i dlatego udział w Targach Gdyńskich Ligi M. i K. uważać należy za inicjatywę pożyteczną.

Mam nadzieję, że tegoroczne Targi Gdyńskie spełnią swe zadania. Mam prze-

konanie, że dołożą one przynajmniej jedną cegiełkę do rozbudowy wielkiej Gdyni — tego basjonu polskiego nad Bałtykiem".

Po tym akcie inauguracyjnym nastąpiło zwiedzanie Targów, które jak zdołano się przekonać, w zupełności zadość uczyniły intencjom organizatorów. Przedstawione zostały wszystkie działy przemysłu i rzemiosła, związane z budownictwem, do tego stopnia, że gdyby zwiedzający miał zamiar wykonać jakąbądź budowlę, to mógłby wszystkie związane ze swą intencją czynności dokonać, nie wychodząc z Targów.

W dziale budowlanym Targów Gdyńskich przedstawione zostały wszechstronnie prace gminy m. Gdyni nad rozwojem miasta; wszystkie miejskie zakłady użyteczności publicznej przedstawiły rozwój i stan obecny swej działalności, plany parcelacyjne, urządzenia i t. p. Dalej przedstawiona została działalność komitetu rozbudowy m. Gdyni, warunki kredytowe dla budownictwa w Gdyni, bezpośrednio potem zasięgnąć można było porady w zakresie budowlanym w stoisku Związku Architektów Rzeczypospolitej Polskiej, następnie zaś w stoiskach przedsiębiorców budowlanych uzyskać informacje co do warunków wykonania budowli. Jeśli dodamy do tego, że firmy, biorące udział w Targach, przedstawiły absolutnie wszystkie materjały i urządzenia niezbędne przy budowie domów, poczynając od cegły i kończąc na najdrobniejszych okuciach i urządzeniach wewnętrznych, to będziemy mogli stwierdzić, że dział budowlany na Targach został jaknajwszechstronniej przedstawiony.

Rzecz oczywista, że rozmiary Targów zostały ograniczone szczupłością miejsca, ten jednak fakt w niczem nie wpłynął na różnorodność eksponatów. Podkreślić również należy poważny udział rzemiosła, szczególnie gdyńskiego, które wykazało swój wysoki poziom.

Mniej da się powiedzieć o dziale rybołówstwa i przemysłu rybnego. Przedstawia się on pod względem miejsca rozlokowania i eksponatów raczej skromnie. Niemniej jednak, tak stoisko Morskiego Instytutu Rybackiego, dające wszechstronny przegląd rozwoju naszego rybołówstwa i przemysłu rybnego, jak szereg stoisk zajętych przez wytwórców sprzętu rybackiego — lin, sieci, ubiorów rybackich itp. mogły dać pojęcie o stanie tego ważnego działu dla życia gospodarczego Gdyni i wybrzeża. jeśli dodamy do tego stoisko, obrazujące osiągnięcia nasze w dziedzinie dalekomorskich połowów śledzi, to będziemy mogli stwierdzić, że główne dziedziny tego działu Targów zostały również obesłane.

Targi Gdyńskie trwać będą dwa tygodnie — do 12 lipca, — chodzi obecnie o to, aby wszystkie sfery zainteresowane w pierwszym rzędzie w budownictwie, a dalej w przemyśle rybnym, wykorzystały okazję zaznajomienia się z temi dziedzinami a w następstwie zawarły odpowiednie transakcje. Postulat ten dotyczy szczególnie ludności miejscowej.

Dalsze losy Targów Gdyńskich zależeć będą od wyników, jakie osiągnięte zostaną podczas tej pierwszej próby. Rozwój ich, jak zaznaczył w swem inauguracyjnem przemówieniu Prezes Izby p. Stanisław Tor, będzie się odbywał na drodze ewolucyjnej, jedynie zabezpieczającej trwały i rzetelny postęp.

Nowa taryfa za korzystanie z magazynów portowych i otwartych placów składowych w porcie gdyńskim.

W Monitorze Polskim Nr. 122 z dnia 26-go maja 1936 r. opublikowana została nowa taryfa opłat za korzystanie z magazynów i otwartych placów składowych w porcie gdyńskim w formie obwieszczenia Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 15 maja 1936 r. Taryfa ta weszła w życie z dniem ogłoszenia.

Nowa taryfa składa się z trzech części, obejmujących normy:

1) dla składowania krótkoterminowego,
2) dla składowania długoterminowego,
3) dla składowania na otwartych placach składowych.

I. Taryfa w magazynach krótkoterminowych.

Wyżej nazwana taryfa wprowadza na wstępie pojęcie o magazynach krótkoterminowych w rozumieniu taryfowem a następnie omawia podstawę obliczania opłat, okres wolnego składowania i wreszcie wprowadza trzy taryfy składowego A, B i C.

Zasadniczą zmianą w taryfie opłat za korzystanie z magazynów portowych jest przejście do innego systemu obliczania składowego. W taryfie poprzedniej podstawą obliczania składowego był każdy m² i dzień. W taryfie nowej natomiast podstawą obliczania jest każde rozpoczęte 100 kg. towarów brutto i każdy rozpoczęty okres taryfowy, ustalony dla poszczególnych pozycyj. Ten system obliczania nie odnosi się do przypadków wymienionych w taryfie C, gdzie podstawą do obliczania składowego jest jednostka towaru i okres taryfowy, np. sztuka (samochody i podwozia samochodowe), bela (bawełna, wełna i t. p.).

beczka (śledzie), skrzynie i klatki (owoce świeże).

Następnie nowa taryfa magazynowa wprowadza t. zw. okres wolnego złożenia, t. j. ustaloną dla poszczególnych wypadków ilości dni, wolnych od opłat za składowanie. Odróżnia się tu trzy wypadki, w których okres wolny jest uzależniony od rodzaju towarów, a następnie od tego, czy transport przychodzi do kraju lub z niego wychodzi względnie przezeń przechodzi (tranzyt), a mianowicie:

a) przy przywozie — składowe jest wolne przez okres pierwszych 5 dni, bez względu na rodzaj towaru;

b) przy przewozie tranzytowym — składowe jest wolne przez okres pierwszych 30 dni, za wyjątkiem owoców świeżych, jagód i pomidorów, gdzie obowiązuje tylko pierwsze 5 dni wolnych od opłat składowego;

c) przy wywozie — składowe jest wolne od chwili złożenia towaru w składzie do dnia najbliższego odejścia statku linji regularnej w kierunku przeznaczenia towaru.

Końcowy ustęp tego punktu daje pewien komentarz odnośnie ustalania okresu wolnego złożenia.

Przechodząc z kolei do taryf A i B należy stwierdzić co następuje:

Taryfa A jest niejako taryfą zasadniczą. Przewiduje ona, po upływie okresu wolnego złożenia, stawki dla 5 kolejnych okresów taryfowych, mieszczących się w łącznym okresie 70 dni, w marży 12 — 35 groszy za poszczególny okres taryfowy. Taryfa B natomiast opiera się na tych samych 5 okresach taryfowych, lecz stawki za poszczególne okresy składają się ze stawek przewidzianych w taryfie A plus dodatek procentowy, wynoszący dla towarów grupy a — 20%, grupy b — 40% i grupy c — 100%. Wysokość dodatku procentowego jest zależna od wartości towarów w danych grupach i przestrzeni zajętej przez każde 100 kg. danego towaru.

II. Taryfa w magazynach długoterminowych.

Po przytoczeniu definicji magazynów długoterminowych w rozumieniu taryfowem, podana jest podstawa obliczenia, którą przy składowaniu na długie okresy jest każde 100 kg. towaru brutto i każdy rozpoczęty miesiąc złożenia (okres taryfowy). Ten sposób obliczania odnosi się do taryf A i B. Taryfa C, jako trzecia w systemie opłat długoterminowych, podaje odrębny sposób obliczania i obejmuje dwa wypadki ujęte w punkty a i b.

Punkt *a* odnosi się do składowania bawełny. Podstawą do obliczenia składowego jest tu każda bela bawełny i każde rozpoczęte 15 dni składowania (okres taryfowy). Stawka wynosi, zależnie od wagi beli, 0,8 lub 1.2 groszy za każdą belę i każdy okres taryfowy.

Punkt *b* dotyczy właściwie najmu przestrzeni magazynowej w celu przeprowadzenia specjalnych manipulacyj towarowych, jak np. workowanie, przepakowywanie, odsalanie itd. Stawka ustalona tu jest na 6 groszy za każdy m^2 powierzchni i każdy rozpoczęty dzień. Jak widać zachowano tu dawną podstawę obliczeniową.

Stawka za każdy rozpoczęty okres taryfowy taryfy A, jako zasadniczej, wynosi 25 gr. Stawki taryfy B składają się ze stawki zasadniczej, lecz zwiększonej lub zmniejszonej w ustalonym stosunku, zależnie od rodzaju towarów.

Zwiększenie stawek w granicach od 20 do 200% odnosi się do towarów wysokowartościowych jak śliwki suszone — 20%, skóry suche — 60%, opony samochodowe i owoce suszone prócz śliwek — 100% i owoce świeże — 200%.

Zmniejszenie stawek natomiast w granicach 20 do 85% odnosi się do towarów głównie masowych i o małej wartości i wynosi dla towarów:

1) juta, klepki, koński ząb, len, naftalina, pakuły, siarka luzem, skóry solone, soja i wytłoki buraczane . . . 20%
2) asfalt, biel cynkowa, blacha cynkowa w beczkach, celuloza, drzewo eksportowe, ekstrakt garbarski, fasola, makuchy, nasiona oleiste, parafina, słód i soda 40%
3) cynk, mąka zbożowa, otręby, przetwory ziemniaczane i ryż surowy 60%
4) cement, miedź, sól kamienna, żelazo 70%
5) nawozy sztuczne, rudy manganowe, siarczan amonu, sole potasowe, żużle Thomasa 80%
6) zboże luzem 85%

Większe zróżniczkowanie stawek in plus lub minus nadaje taryfie cechę elastyczności i zrozumienia potrzeb oraz zdolności konkurencyjnych towarów pozostających na składzie.

III. Taryfa na otwartych placach składowych.

Do obliczania opłat za korzystanie z otwartych placów składowych zachowano dawny system. Podstawą jest 1 m^2 powierzchni i każdy rozpoczęty dzień złożenia (okres taryfowy).

Wprowadzono tu dwie taryfy A i B. Stawka taryfy B wynosi 1 grosz za każdy rozpoczęty okres taryfowy i odnosi się do towarów masowych, a mianowicie: fosforyty, piryty, rudy, szyny kolejowe, węgiel, złom żelazny i żelazo. Stawka taryfy A natomiast wynosi 2 grosze za każdy rozpoczęty okres taryfowy i odnosi się do innych towarów nie objętych taryfą B.

W nowej taryfie bądź to za korzystanie z magazynów krótkoterminowych, czy długoterminowych, bądź też z otwartych placów składowych minimalną opłatę ustalono na zł 1.—.



KONFERENCJA PRZEDSTAWICIELI RZĄDU ZE SFERAMI GOSPODARCZEMI GDYNI.

Na skutek polecenia Pana Ministra Przemysłu i Handlu Romana Izba nasza zorganizowała w dniu 28 czerwca konferencję sfer gospodarczych Gdyni z przedstawicielami Rządu, którzy przybyli na Święto Morza. W konferencji tej, której przewodniczył Prezes Izby naszej p. Stanisław Tor, wzięli udział p. Wicepremjer i Minister Skarbu inż. E. Kwiatkowski, Minister Przemysłu i Handlu p. Antoni Roman, wiceministrowie Przemysłu i Handlu pp. Doleżal i Sokołowski, wiceminister Skarbu p. Świtalski, Wojewoda Pomorski Kirtiklis i inni, sfery gospodarcze portu gdyńskiego były reprezentowane przez swych czołowych przedstawicieli z Prezesem Rady Interesantów Portu p. inż. N. Korzónem na czele.

Po zagajeniu konferencji przez Prezesa Izby p. S. Tora, wygłoszone zostały 3 podstawowe referaty. Referat o warunkach handlowego rozwoju Gdyni wygłosił dyrektor Izby Dr Józef Kulikowski, o uprzemysłowieniu portu gdyńskiego wicedyrektor Izby p. J. Kawczyński i o warunkach pracy robotników portowych dyrektor Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych p. Jerzy Michalewski.

W dyskusji nad referatami zabrał głos p. Wicepremjer Kwiatkowski, przedstawiając w dłuższem przemówieniu prace Rządu w dziedzinie budżetowej oraz w dziedzinie planów dot. aktywizacji życia gospod. państwa. Na zakończenie swego przemówienia p. Wicepremjer Kwiatkowski zaapelował do sfer gospodarczych Gdyni, aby przejawili jaknajwięcej woli w kierunku aktywizacji życia gospodarczego na reprezentowanych przez siebie placówkach, utrzymując i rozwijając w ten sposób tradycje Gdyni. Ze strony sfer portowych Gdyni zabierali głos prezes Korzón, dyrektor Gieysztor i inni.

ZEBRANIA ORGANÓW ZWIĄZKU IZB.

W dniu 1 lipca rb. odbyło się w godzinach przedpołudniowych w Izbie naszej Zebranie Rady Handlu Zagranicznego Związku Izb Przemysłowo - Handlowych, w którem wzięli udział przedstawiciele większości Izb z terenu Polski, oraz przedstawiciele sfer gospodarczych Gdyni.

Po powitaniu zebranych przez Prezesa Izby gdyńskiej p. Stanisława Tora, objął przewodnictwo nad obradami Prezes Związku Izb Przemysłowo - Handlowych b. minister inż. C. Klarner. Przedmiotem obrad Rady Handlu Zagranicznego były po pierwsze zagadnienia, związane z rozszerzeniem składu Rady przez udział w niej przedstawicieli rolnictwa i rzemiosła i powtóre — sprawy, dotyczące obrotu kompensacyjnego oraz importu surowców dla przemysłu.

W godzinach popołudniowych odbyło się posiedzenie Komitetu do Spraw Portowych przy Radzie Handlu Zagranicznego, również pod przewodnictwem Prezesa Związku Izb inż. Klarnera. Na porządku obrad Komitetu zamieszczone były dwie sprawy, mające poważne znaczenie dla portu gdyńskiego, a mianowicie: sprawa komercjalizacji portu, innemi słowy — sprawa zmiany zasad administrowania portem, oraz sprawa przeładunku towarów w porcie.

Dotychczasowy przebieg prac nad sprawą komercjalizacji portu zreferował dyrektor Izby p. Dr J. Kulikowski, a następnie Prezes Rady Interesantów Portu inż. N. Korzón uzasadnił stanowisko sfer portowych w omawianej sprawie. W wyniku dyskusji Komitet do Spraw Portowych postanowił przyjąć za podstawę do dalszych prac projekt komercjalizacji portu, opracowany przez Radę Interesantów Portu na początku bieżącego roku.

W sprawie organizacji przeładunków w porcie gdyńskim uchwalono na wniosek p. dyr. Gieysztora, aby specjalna podkomisja Komitetu powróciła do zajęć nad tą sprawą w późniejszym czasie, a to w celu dania możności sferom gospodarczym w zapleczu, jak również sferom, pracującym w tej dziedzinie na terenie portu gdyńskiego, zorjentowania się w działaniu nowych taryf ekspedytorskich, które weszły w życie z dniem 1-go lipca.

POSIEDZENIE PREZYDJUM IZBY.

W dniu 2 lipca odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydjum naszej Izby. Prezydjum wysłuchało sprawozdania z bieżących prac Izby i wykonania swych poprzednich uchwał oraz postanowiło zwołać na dzień 18 lipca Plenarne Zebranie Izby.

POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ IZBY.

W piątek 3 lipca odbyło się pod przewodnictwem Radcy J. Rummla posiedzenie Komisji Morskiej naszej Izby. Głównym przedmio-

tem obrad było ustalenie opinji komisji w sprawie warsztatów okrętowych w Gdyni. Po wyczerpującej dyskusji Komisja doszła do wniosku, że Gdynia jako duży port powinna przedewszystkiem posiadać odpowiednio zorganizowany i należycie wyposażony warsztat dla reparacji statków morskich, który z czasem mógłby się przeistoczyć w stocznię budowy okrętów. Oprócz tego komisja uznała za wskazane wszechstronnie przestudjować zagadnienie budowy w Gdyni okrętów, jako nowej gałęzi przemysłu w Polsce. W tym celu Komisja Morska wyłoniła ze swego grona podkomisję w składzie wiceprezesów F. Kollata i inż. W. Rawicza - Szczerbo oraz Radcy J. Rummla z prawem zaproszenia do współpracy rzeczoznawców.

W dalszym ciągu swych obrad Komisja rozpatrywała podania o koncesje celne oraz zaprobowała wnioski o zaprzysiężenie 2 rzeczoznawców dla drzewa i dla nasion oleistych.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W MAJU.

Statki polskiej floty handlowej, oparte w swej pracy o Gdynię i Gdańsk zwiększyły znów swe przewozy względem odpowiedniego miesiąca poprzedniego roku: przewieziono ogółem 109.376.5 t. tow. i 111 loads podkładów na tony nie przeliczonych, wobec 96.645 t. towarów przewiezionych w maju 1935 roku oraz 70.451 t. w maju roku 1934.

Jak widać skok z maja 1935 na maj 1936 jest mniejszy niż maja 1934 na maj 1935 r. ten wcześniejszy wzrost jednakże nie jest równorzędny, z ostatnim, gdyż na tamten złożyła się wyłącznie praca trampów, w maju 1934 roku jeszcze pozostających w stanie unieruchomionym, teraz natomiast praca trampów nawet się lekko zmniejszyła i cały przyrost, choć mniejszy, zawdzięcza się pracy statków linjowych Żeglugi Polskiej i Gdyni - Ameryka, Linij Żeglugowych, to znaczy przewozom cenniejszych ładunków.

Towarów eksportowych przewieziono w maju br. 84.314 ton wobec 69.373,5 ton w maju ub. roku, importowych 21,212 t. wobec 26,628 t. w maju ub. roku, oraz przewozów między portami obcemi i ładunków tranzytowych 3.650,5 ton, wobec 644 t. takich towarów w maju ub. roku. Przewozy eksportowe na statkach polskich, jak widać z powyższego, nadal silnie wzrastają, importowe — zlekka maleją.

Statki Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem w maju 58.281 t. ładunków oraz 111 loads podkładów kolejowych, (V. 1935: 50.372 t.) w tem 39.402 t. towarów eksportowych (V. 1935: 27.877 t.), 18.209 t. importowych (V. 1935: 21.907 t.) i 334 t. w przewozach między obcemi portami (V. 1935: 588 t.) Dla pracy floty Żeglugi Polskiej charakterystyczna więc jest w tym samym stosunku jak dla całej floty polskiej, przewaga przewozów eksportowych.

Linje Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 27.713 t. towarów (V. 1935: 17,122 t.), w tem w eksporcie 19.898 t. (V. 1935: 9.348 t.) w imporcie 6.948 t. (V. 1935: 7.186 t.) w przewozach między portami zagranicznemi i transito 877 ton (V. 1935: 588 t.).

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły 31.098,5 t. ładunków i 111 loads podkładów (V. 1935: 33,230 t.) w tem 19,504 t. towarów eksportowych, a mianowicie 8,157 t. węgla, 8,980 t. koksu, 2,367 t. zboża, oraz 111 loads podkładów kolejowych, (V. 1935: 18,529 t. samego węgla). Wysoka pozycja eksportu koksu w maju br. tłumaczy się konjunkturą eksportową dla polskiego koksu, gdyż dostawy angielskiego koksu do krajów skandynawskich nie mogły być dotrzymane w związku z ożywieniem w budownictwie okrętowem.

Importowych towarów trampy Żeglugi Polskiej przewiozły 11,261 t. (V. 1935: 14.721 ton), w tem 8,379 ton rudy, 2,681 ton złomu i 201 ton pomarańcz (w maju ub. roku obok rudy i złomu figurowało 671 ton tytoniu). — Między portami Hiszpanji a Antwerpją przewieziono 334 t. pomarańcz (V. 1935: nic). W ruchu trampów Żeglugi Polskiej nie widać znacznych zmian względem odpowiedniego miesiąca roku ub., jedynie przewozy ich importowe nieco się zmniejszyły. Brakło w ruchu majowym „Wisły", która była w drodze do Ameryki Południowej: w czerwcu jej rolę urozmaicenia ładunków trampowych spełnił „Kraków" ładujący do portów Ameryki Centralnej.

Statki Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły 7,642 t. towarów i 79 koni wobec 7,809 t. towarów i 158 koni w maju ub. roku. W eksporcie przewieziono 5,544 t. (V. 1935: 4,936 t.), w imporcie 2.098 t., (V. 1935: 2.797 i 36 t. transito do Rumunji). W eksporcie poszło przez Gdynię 4.632 t. — (V. 1935: 3,558 t.), przez Gdańsk 895 t. (V. 1935: 398 t.), w imporcie — przez Gdynię 1852 ton (V. 1935: 2,206 t.), przez Gdańsk 239 t. — (V. 1935: 647 t.).

Eksport do Londynu wyniósł 3,109 t. (V. 1935: 2.576 t.) i 70 koni w tem przez Gdynię 2.758 t. (V. 1935: 1.940 t.). przez Gdańsk 351 t. (V. 1935: 636 t.) Wszystkie konie wywieziono jak zwykle prze Gdynię. Eksport do Hull wyniósł 2.418 t. (V. 1935: 2.380 t.) i 9 koni, w tem 1.874 t. przez Gdynię (V. 1935: 1.618 t.) i wszystkie konie, przez Gdańsk 544 t. (V. 1935: 762 t.)

Import z Londynu wyniósł 910 t. (V. 1935: 1.400 t.), w tem przez Gdynię 818 t. (V. 1935: 1,185 t.) przez Gdańsk 92 t. (V. 1935: 215 t. Import z Hull wyniósł 1,161 t.. (V. 1935: 1,397 t.), w tem przez Gdynię 1.014 t. (V. 1935: 1.021 ton) i przez Gdańsk 147 t. (V. 1935: 376 t.)

Prócz tego na statku „Warszawa" linji Gdynia — Havre — Londyn przewieziono do Havre 17 t. towarów i z Havre 27 ton.

Naogół na linjach Polbritu w porównaniu z odpowiednim miesiącem ubiegłego roku ruch wywozowy wzrósł, przywozowy natomiast się zmniejszył. Ogólny ruch pozostał prawie na zeszłorocznym poziomie.

Gdynia — Ameryka, Linje Żeglugowe S. A. zwiększyła znacznie swe przewozy pasażerów i towarów na linji Gdynia — Kopenhaga — Halifax — Nowy York. Ilość podróży (4), po dwie w każdą stronę, pozostała ta sama, co w maju ubiegłego roku, tem wydatniej występuje zwiększenie frekwencji, naskutek zastąpienia parowców „Kościuszko" i „Pułaski" szybkobieżnemi nowoczesnemi motorowcami m/s „Piłsudski" i m/s „Batory".

Należy zaznaczyć, że od czasu uruchomienia tych statków wzmogła się również znacznie frekwencja przejazdów z Kopenhagi do Ameryki Północnej i odwrotnie. — „Det Forenede" równocześnie zawiesiła odjazdy Scandinavian Amerika Linie z Kopenhagi do Nowego Yorku, wobec czego Gdynia — Ameryka L. Ż. ze swojemi pospiesznemi linjowcami pasażerskiemi przejęła klientelę duńskiej linji transatlantyckiej, obejmującą również inne kraje skandynawskie wobec rzadkości odjazdów ich statków linjowych.

Statystyka poniższa nie obejmuje ruchu pasażerskiego i towarowego na obu motorowcach pomiędzy portami Nowego Świata a Kopenhagą. Przewieziono ogółem na linji 1258 pasażerów, wobec 724 w maju ub. roku w tem z Gdyni 518 pasażerów (V. 1935: 316), i do Gdyni 740 (V. 1935: 408). Prócz tego wycieczka inauguracyjna na m/s „Batory" z Triestu do Gdyni zgromadziła 598 pasażerów. Towarów przewieziono ogółem 4,235 t. (V. 1935: 2,418 t.), w tem w eksporcie 3,330 t. (V. 1935: 494 t.), w imporcie 905 t. (V. 1935: 1,924 t.), z czego widać wzrastające znaczenie tej linji dla handlu wywozowego do Ameryki Północnej.

Przyjazdu wzgl. odjazdu na linji Gdynia — Ameryka Południowa w miesiącu sprawozdawczym nie było.

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarobu) — przewiozły 38,678,5 t. węgla i koksu, wobec 36,046,5 t. w maju ub. roku. Osobliwością miesiąca był jeden przewóz angielskiego węgla z Burntisland do Horsens (2,439,5 t.), oraz jedna podróż z Gdańska do Ystad (2,800 t.), reszta węgla, jak zwykle, została załadowana w Gdyni, w ilości 33,439 ton.

Wywieziono do Szwecji 23,873 t., do Norwegji 9,581 t. i do Holandji 2,775 t. polskiego węgla.

Podróży z ładunkiem odbyto 14 i zwiedzono porty: Göteborg 3 krotnie, Stockholm 2 krotnie, oraz porty Oxelösund, Gefle, Malmö, Horsens, Rotterdam, Tofte, Oslo i Slemmestad.

NOWA LINJA REGULARNA.

Polska Agencja Morska zgłosiła do Urzędu Morskiego nową linję okrętową, utrzymującą regularną komunikację między Gdynią a portami zatoki meksykańskiej w odstępach 1 miesięcznych. Na linji tej kursować będą począwszy od dnia 21 lipca br. statki firmy Hanseatische Reederei A. G. w Hamburgu. Przedstawicielem powyższej linji w Gdyni jest Polska Agencja Morska.

ZAPRZYSIĘŻENIE RZECZOZNAWCÓW IZBOWYCH.

W dniu 22 bm. Prezes Izby Przemysłowo Handlowej w Gdyni, p. Stanisław Tor, zaprzysiągł w obecności Radców Izby pp. Jerzego Hildta i Franciszka Marszała oraz Dyrektora Izby Dr. Józefa Kulikowskiego następujące osoby w charakterze rzeczoznawców izbowych:

P. Jana Czaińskiego — jako rzeczoznawcę dla towarów spożywczo - kolonjalnych, a w szczególności kawy, kakao, oliwy, wanilji, żelatyny, korzeni, sardynek, owoców południowych świeżych i suszonych i dla handlu śledziami.

P. Teofila Serwę — jako rzeczoznawcę dla śledzi solonych.

P. Leonarda Hybichowa — jako rzeczoznawcę miary, wagi i ilości towarów oraz próbobiorcę curku, melasy i nawozów sztucznych.

Wymienione osoby są rzeczoznawcami na obszarze portu gdyńskiego.

Oprócz tego zaprzysiężony został:

P. Ludwik Szyperko — w charakterze rewizora ksiąg handlowych w okręgu Izby z siedzibą w Tczewie.

Wiadomości morskie

ZJAZD BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE W OSLO.

Zjazd członków Baltic and International Maritime Conference (do której należy również znaczna część polskiego tonażu) 11-go czerwca br. odbył się w Oslo w atmosferze obrony zaprowadzonej przez stałe biuro konferencji w Kopenhadze „Baltwhite Timber Scheme", oraz ogólnego krytycznego stosunku do współczesnych przeszkód dla mię-

dzynarodowej morskiej wymiany, piętrzących się coraz wyżej pod wpływem wadliwych zdaniem kół żeglugowych i wzajemnie się niwelujących środków samoobrony gospodarczej poszczególnych państw.

W tej ostatniej sprawie przyjęto następującą rezolucję:

„Walne Zebranie Baltic and International Maritime Conference reprezentujące 22 państwa morskie całkowicie podziela poglądy streszczone przez Międzynarodową Izbę Handlową w uchwale rocznego zgromadzenia z 29. 6. 1935 i dotyczącej:

1. Racjonalizacji tonażu.

„Międzynarodowa Izba Handlowa powitała z sympatją dążenia armatorów do dostosowania wielkości tonażu do zapotrzebowania na niego, mając nadzieję, że usilowania armatorów będą uwieńczone powodzeniem i wyraziła ufność, że racjonalizacja tonażu przyczyni się wydatnie do realizacji programu Izby ku restauracji ekonomicznej równowagi świata".

2. W sprawie racjonalizacji frachtów.

„Ponieważ transport oceaniczny i zdrowy przemysł żeglugowy są podstawowemi czynnikami międzynarodowego handlu, Międzynarodowa Izba Handlowa:

1) podtrzymuje usiłowania armatorów ku ustaleniu ekonomicznych stawek i stałych warunków w przewozach oceanicznych.

2) uznaje wspólny interes ekspedytorów i armatorów utrzymania odpowiednich świadczeń żeglugowych dla potrzeb handlu.

3) ufa, że armatorom świata, przy minimum wsparcia ze strony ich Rządów uda się stworzyć warunki niezbędne dla odrodzenia przemysłu przewozów morskich na podstawach ekonomicznych".

3. W sprawie statków i handlu światowego.

„Podtrzymując usiłowania armatorów ku rozwiązaniu swoich bezpośrednich problemów Izba jest przekonana, że powrót przemysłu do stałego prosperowania uzależniony jest od ożywienia międzynarodowego handlu, który jedynie może zatrudnić statki. Uważa ona klęskę przemysłu przewozów okrętowych jako jeden z dowodów imperatywnej konieczności usunięcia przeszkód ku odrodzeniu rzetelnych zasad handlu międzynarodowego.

Walne zebranie Konferencji w Oslo jest zdania, że dzieło skutecznego planu racjonalizacji, zapoczątkowane w styczniu 1935 roku w Londynie, winno być kontynuowane i solidaryzuje się całkowicie z rezolucją o światowym handlu i żegludze, powziętej przez Izbę Żeglugowa Zjednoczonego Królestwa na rocznem zebraniu z 27. II. 1936 i stwierdzającej w sprawie:

Handlu Światowego i Żeglugi.

Że w opinji Izby tej postęp w dziele odrodzenia międzynarodowego handlu, od którego zależy żegluga wszystkich narodów, będzie powolny i niepewny aż do czasu, gdy wielkie narody — państwa, będące wierzycielami, zrozumieją, że świat czeka i czekać musi na ich zgodną akcję ku odrodzeniu światowej wymiany przez przyjęcie takiego bilansu towarów i świadczeń, któryby zniósł ich pozycję wierzycielską, akcję ku odrodzeniu stateczności stosunków walutowych, i zastosowania silnych argumentów żywego przykładu i siły nabywczej, ażeby narody — państwa dłużnicze stały się skłonne do zmniejszenia przesadnych taryf, kwot i restrykcyj, które są niezgodne z handlem i pokojem postępowego świata".

W ten sposób Baltic and International Maritime Conference nawiązała do tendencji liberalnej, w znamienny sposób nie formułując własnego stanowiska, lecz solidaryzując się z każdem zdaniem uchwał Międzynarodowej Izby Handlowej z jednej strony i angielskiej Izby Żeglugowej z drugiej. Temsamem konferencja pragnęła podkreślić zależność spraw żeglugowych, a nawet i ekspedycyjno - morskich, przekraczających bezpośrednie zainteresowania członków Konferencji, — od międzynarodowej polityki gospodarczej świata. Konferencja ubolewa, że dzieło zwołania międzynarodowej konferencji dla spraw racjonalizacji w żegludze morskiej w Londynie, tak obiecująco zapoczątkowane w końcu 1934 roku, nie zostało doprowadzone do końca.

Liczba tonażu, zapisanego do Konferencji, nadal wzrasta: podczas zjazdu przyjęto Svenska Lloyd z 64.000 tonową flotą. Armatorowie skandynawscy nadal mają absolutną przewagę w łonie konferencji, chociaż zainteresowanie tonażu angielskiego, niemieckiego i holenderskiego udziałem w konferencji również wzrasta. Angielski tonaż wpisany do konferencji — to głównie trampy wschodniego wybrzeża Anglji, zainteresowane częściowo w przewozach drzewa.

Obszernie omawiano podczas zjazdu „Baltwhite Timber Scheme", która, jak stwierdzono, mimo głosy krytyki, zdołała nieco podnieść stawki na przewóz morski drzewa w północnej Europie. Przy tej sposobności omawiano również znaczną nierówność płac na trampach, przewożących drzewo. Statki angielskie, skandynawskie, niemieckie i holenderskie mają stawki zbliżone do siebie, stawki natomiast fińskie, estońskie, i jeszcze bardziej sowieckie są o połowę niższe; co do sowieckich, to wobec trudności przeliczenia walutowego nie dało się stwierdzić dokładnie stosunku do innych stawek, w każdym razie są one jeszcze znacznie niższe od stawek fińskich, greckich i t. d.

Przy omawianiu przymusu dla członków stosowania się do stawek frachtowych Baltwhite Timber Scheme poruszono sprawę sankcyj wobec członków, wyłamujących się z pod rygoru stawek. Wyjaśniło się, że Niemcy, Holandja i W. Brytanja są już w stanie stosować sankcje względem swoich członków Konferencji. Anglik Souter, jeden z ruchliwszych działaczy w łonie konferencji, wyraził przypuszczenie, że rządy państw skandynawskich, które mają w związku najwięcej tonażu, mogłyby z łatwością również zastosować coś nakształt sankcyj, coby nadzwyczajnie wzmocniło konstrukcję „drzewnego schematu". Właściwie wchodzimy obecnie do zmienionego ujęcia rzeczy w świecie handlu oświadczył p. Souter. „Musimy kombinować i w tych kombinacjach potrzebujemy aparatu karnego i sprężystego, zakończył mówca. Jak widać z powyższego zapowiada się dalsza samodzielna akcja tej ruchliwej konferencji.

NOWE OPŁATY PORTOWE DLA TOWARÓW W STOCKHOLMIE.

Zarząd Portu w Stockholmie wypracował projekt nowych taryf portowych, których zastosowanie spodziewane jest jeszcze w drugiem półroczu bieżącego roku. Dotychczasowe opłaty portowe od towarów dawały około 3 milj. koron rocznych wpływów, nowe opłaty obniżą te wpływy o 213 tys. koron, czyli okrągło o 7 procent. w tem 124.000 koron zniżki przyniosą taryfy importowe, 50,000 koron — eksportowe i 39.000 koron — taryfy wewnętrzne. Zarząd przewiduje jednak z całą ścisłością, że wzrost ruchu towarowego naskutek zniżki opłat właśnie dokładnie zrównoważy skutek zniżek i ogólna kwota wpływów z opłat towarowych pozostanie nadal na poziomie 3 mil. koron rocznie. Zwiększenie ruchu towarowego spodziewane jest natychmiast, to znaczy w drugiem półroczu bieżącego roku.

Nowe opłaty portu Stockholmu przyniosą korzyści wszystkim interesentom handlu i żeglugi w tym porcie. Członkowie Stockholmskiego Komitetu Portowego poparli projekt w przewidywaniu zwiększenia ruchu w porcie.

Nowe opłaty zawierają również szereg poważnych uproszczeń i ułatwień kalkulacyjnych. Skomplikowany działający dotąd system „stref" został uproszczony — pozostawiono tylko trzy strefy. Za jedyną podstawę kalkulacji opłat przyjęto centnar metryczny (100 kg), podczas gdy dotąd działa aż 7 baz kalkulacyjnych. Kalkulacja 3-procentowa od cłowej wartości towaru została całkowicie skasowana.

Taryfy towarowe podzielono na trzy sekcje: taryfa dla towarów importowych (taryfa I), taryfa dla towarów obrotu wewnętrznego (taryfa II) i taryfa dla towarów eksportowych (taryfa III). Ta ostatnia jest taryfą nową.

Opłaty w tych taryfach ustalone zostały w stawkach maksymalnych: w pierwszej taryfie 50 öre za centnar towaru, w drugiej 20 öre i w trzeciej 5 öre. Wyjątki z tych norm są bardzo nieliczne.

SIOSTRZYCA DLA STATKU „QUEEN MARY".

Oświadczenie w ubiegłym tygodniu lorda kanclerza p. Chamberlaina o zgodzie na użycie przez Cunard White Star Company funduszów na podstawie Nord Atlantic Shipping Act dla budowy statku - siostrzanego dla „Queen Mary" oznacza nowe stadjum w projekcie budowy tego statku. Jak wiadomo Cunard White Star już zebrało oferty na budowę nowego statku i ostatecznie prowadzi pertraktacje z firmą John Brown & Co, która zbudowała „Queen Mary". —

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ROZDZIAŁ KONTYNGENTÓW NA DREWNO TARTE IMPORTOWANE DO HISZPANJI.

W uzupełnieniu serji rozporządzeń wykonawczych do Dekretu z dnia 17 kwietnia rb. w sprawie rozdziału pozwoleń przywozowych na towary skontyngentowane, ukazało się w „Gaceta de Madrid" z dnia 29 maja rb. rozporządzenie dotyczące importu drzewa objętego pozycją 101 hiszpańskiej taryfy celnej: Drzewo zwykłe w deskach, lub tarcica o grubości powyżej 40 mm. do 75 mm. włącznie.

W myśl art. 1 dekretu, kontyngenty importowe będą rozdzielane w ramach kontyngentu globalnego, ustalonego na rok 1936, przyczem cyfra kontyngentu rocznego będzie się odnosiła wyłącznie do pozwoleń przywozu, które mają być rozdzielane przez urzędy hiszpańskie.

Według art. 2 kontyngent globalny roczny będzie rozdzielony na dwie grupy, kontyngent zwykły (80 procent) i kontyngent rezerwowy (20 procent).

Do udziału w kontyngencie zwykłym (art. 3) będą uprawnione te firmy importowe, które udowodnią, iż dokonały wwozu do hiszpańskiego obszaru celnego w czasie od stycznia 1932 r. do grudnia 1934 r. i że odnośny towar pochodził z krajów niekorzystających

z przywileju rozdzielania hiszpańskich licencyj przywozowych w granicach przyznanych im kontyngentów.

Zasadnicze kontyngenty indywidualne będą rozdzielane w wysokości 80 procent przeciętnego importu w okresie trzechlecia 1932, 1933 i 1934. Na wypadek jednak, gdyby przeciętna okazała się niższą od 500 mtr. sześciennych, wówczas kontyngent minimalny będzie się równał 20 procent przeciętnej importu w czasokresie przyjętym za podstawę do odnośnych obliczeń.

Różnica, jaka ewentualnie mogłaby wyniknąć między sumą poszczególnych asygnacyj, a kontyngentów wynikających z zastosowania norm obliczeniowych zasadniczych, będzie pokryta z kontyngentów indywidualnych przekraczających cyfrę 3.000 mtr.[3].

W myśl art. 4. 20%-wy kontyngent rezerwowy będzie rozdzielany między:

a) importerów sprowadzających drzewo z krajów niekorzystających z prawa rozdziału pozwoleń przywozowych na swe kontyngenty i którzy rozpoczęli wykonywanie swych czynności zawodowych po 1 stycznia 1932 r., lecz przed 4 lutym 1936 r.

b) importerów sprowadzających drzewo z krajów określonych pod lit. a), którzy byli zmuszeni do przerwania swych czynności w wyniku siły wyższej w czasie przyjętym za podstawę do obliczania kontyngentu i w okresie nie krótszym od 6 miesięcy, lecz którzy pomimo tego płacili podatki na rzecz skarbu Państwa;

c) hurtowników, którzy wykonywali swe czynności handlowe bez żadnej przerwy począwszy od 4 lutego 1936 r., lecz którzy nie dokonali wwozu drzewa, któreby upoważniało ich do otrzymania udziału w kontyngencie zwykłym;

d) importerów biorących udział w kontyngencie zwykłym, lecz którzy otrzymaliby na podstawie postanowień pod lit. a) i b) art. 4, kontyngenty mniejsze od hurtowników odpowiadających wymogom określonym pod lit. c) art. 4.

e) fabrykantów potrzebujących drzewa na potrzeby swych zakładów przemysłowych, niezależnie od tego czy uprzednio importowali, czy też nie;

f) kooperatywy i syndykaty składające się z drobnych przemysłowców branży drzewnej, powstałe przed, lub po ukazaniu się rozporządzenia, lecz które opłaciły lub opłacą podatek skarbowy za pierwsze półrocze 1936 r. i które wniosą odnośne podania przed 20 czerwca r. b.

Kontyngenty przyznane importerom i przemysłowcom, względnie kooperatywom lub syndykatom, będą podzielone na półrocza kalendarzowe i pokryte pozwoleniami przywozu z ważnością 130 dni, licząc od dnia ich wydania.

WARUNKI HANDLOWE W BRAZYLJI.

W Brazylji przyjął się zwyczaj lokowania towarów za pośrednictwem agentów. Agent zaopatrzony we wzory i katalogi, przeprowadza całą tranzakcję, za co pobiera zgóry oznaczoną prowizję. Przyjmuje on również na siebie odpowiedzialność za skrupulatne dotrzymanie przez sprzedawcę wszystkich warunków omówionych, dotyczących cen, czasu dostawy i t. d. W razie ewentualnych sporów pośredniczy on w załatwianiu kwestyj spornych. Wypadki zamówień bezpośrednich są w Brazylji b. rzadkie.

Ceny towarów kalkulowane są przeważnie cif port przeznaczenia. Znacznie rzadsze są wypadki kalkulacji fob. Koniecznym warunkiem jest zaopatrzenie agenta w katalogi w językach obcych. Firmy polskie przesyłają niejednokrotnie katalogi w języku polskim, co utrudnia agentowi jego pracę.

Ze względu na długi transport morski, towar eksportowany do Brazylji musi być bardzo starannie opakowany, tak by towar w drodze nie uległ uszkodzeniu. Ogólnie używa się w Brazylji trwałych lecz lekkich skrzynek drewnianych, płótna nieprzemakalnego, trwałych worków i t. p.

O ile chodzi o stawki celne, taryfa brazylijska przewiduje głównie stawki od wagi i ilości towaru. Stawki ad valorem stosuje się tylko w wypadku, gdy 1) artykuł nie jest wymieniony w taryfie celnej, 2) gdy wchodzą w grę przedmioty małej wagi lub objętości, przedstawiające znaczną wartość (wyroby z kruszców szlachetnych).

W Brazylji nie istnieją żadne przepisy kontyngentowe, przemysł krajowy chroniony jest przez wysokie stawki celne, które znakomicie chronią rynek przed niepożądanym importem. Zupełnie zabronionym jest import maszyn do wyrobu zapałek, do produkcji cukru i alkoholu oraz maszyn tkackich. Te ostatnie wolno importować jedynie wzamian za maszyny zużyte.

W Brazylji przyjął się zwyczaj udzielania importerom brazylijskim kredytu 90 do 120 dni. Przyczyną tego, między innemi, była odległość rynku brazylijskiego oraz niewielkie zasoby kapitałowe. W wyjątkowych tylko wypadkach i tylko za dobrem skontem, przy cenach wyjątkowo niskich uzyskać można płatność za okazaniem dokumentów, traktować to jednak należy jako wyjątek od reguły. Zwyczaj ten, b. wygodny dla importerów brazylijskich tak się zakorzenił, że nawet firmy dysponujące dużemi kapitałami nie chcą kupować za gotówkę.

Koniecznym warunkiem wejścia na rynek brazylijski jest udzielanie kredytu często do 120 dni. Eksporterzy polscy nie dysponują wolnemi kapitałami, niemniej jednak niezbędnym warunkiem uplasowania się na rynku jest udzielanie kredytu.

Pragnąc zatem powiększyć eksport polski do Brazylji, musimy przystąpić do zorganizowania odpowiedniej obsługi kredytowej, któraby zajęła się sfinansowaniem polskiego eksportu.

Rynek brazylijski jest zasadniczo rynkiem wolnym, nie ma ograniczeń kontyngentowych, każdy kraj ma możność swobodnej penetracji handlowej, praktycznie zależy to od energji i rzutkości eksporterów, warunków kredytowych. jakich mogą udzielić.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17-GO CZERWCA 1936 R.

ABISYNJA. Według doniesień prasy niemieckiej cło pobierane przy wwozie wynosi 10% od wartości fakturowej towaru.

ANGOLA. Rząd portugalski zamierza stworzyć specjalny fundusz na umożliwienie transfer dewiz z Angoli z tytułu importu niektórych towarów zagranicznych. Do tej grupy towarów należeć mają artykuły niezbędne dla wyżywienia, zdrowotności i niektóre artykuły odzieżowe oraz wytwory potrzebne dla rozwoju rolnictwa i przemysłu w Angoli.

BELGJA. Monitor Belgijski z dnia 31. 5. 36 ogłasza dekret znoszący postanowienia dekretu z 2. 7. 32 r. dotyczącego podatku obrotowego nałożonego na wwóz artykułów kanadyjskich.

Monitor belgijski z 28 maja br. ogłasza dekret. mocą którego istniejąca opłata licencyjna przy imporcie ziemniaków do Belgji. w wysokości 5,— fr. za 100 kg., która została zawieszoną 19. 2. 1936 r. do końca maja, nie będzie stosowaną do 10 czerwca br.

Dnia 19. ub. m. weszły w życie zmiany stawek celnych na owies, pudełka, kasetki, woreczki, futerały i t. p. z papieru i tektury, wyroby z blachy żelaznej i wyroby z cynku, (głównie nakrycie stołowe), oraz na parasole wszelkiego rodzaju, ich części i akcesorja.

BRAZYLJA. Dekret z 8 maja br. wprowadza na okres dwuletni obniżkę cła na mąkę pszenną o 25% stawki dotychczasowej.

Według ostatnich informacyj z rynku brazylijskiego, Polska została zaliczona z dniem 27. 5. 36 r. do rzędu krajów o reglamentacji dewizowej i w związku z tem dla towarów pochodzenia polskiego nie będą przydzielane wolne dewizy, a należności przekazywane będą z kont zblokowanych.

BUŁGARJA. Bułgarski Bank Narodowy wydał zarządzenie, w myśl którego począwszy od dnia 15. 6. 36 najwyższa stawka premji kompensacyjnej nie może przekraczać 35%. Przekroczenie tej granicy pociągać będzie za sobą stosowanie sankcyj karnych. W ten sposób chce Bank Narodowy przeciwdziałać wahaniom premij, które oddziaływują na kształtowanie się cen i kalkulację handlową.

CZECHOSŁOWACJA. Zainteresowane koła gospodarcze domagają się trzykrotnej podwyżki cła na cynk surowy.

Został przygotowany projekt zmian podatku obrotowego pobieranego przy wwozie ustanawiający ulgi dla importerów czechosłowackich odsprzedających towar konsumentom. W obecnym stanie rzeczy dostawcy zagraniczni sprzedający bezpośrednio towar konsumentom, korzystają z faktycznego uprzywilejowania podatkowego.

Dodatki zbożowe obowiązują od 10. bm. zostały obniżone w porównaniu z obowiązującemi w okresie poprzednim.

Ministerstwu Handlu został przedstawiony wniosek o poddanie łoju reglamentacji przywozowej oraz o wprowadzenie cła ochronnego na ten artykuł.

FINLANDJA. Uległy zmianie cła na benzynę, gazolinę, ligroinę, olej do czyszczenia oraz na tytoń nieprzerobiony.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. **Indochiny.** Z dn. 1 lipca br. ulegnie skontyngentowaniu przywóz przędzy, tkanin, wyrobów dzianych i t. p. z bawełny.

HOLANDJA. Z dniem 1 czerwca br. przedłużony został na rok okres skontyngentowania wwozu do Holandji następujących artykułów:

	Okres bazowy	Ustawowy przydział
Zapałki	1.7.34—1.7.35	30% wagi brutto
Wstęgi, taśmy i sznurowadła bez gumy (prócz wełnianych, półwełnianych, jedwabnych i półjedwabnych) oraz		30% wartości lub
taśmy gumowe	1932	40% wagi brutto
koszule męskie	1934	20% wagi brutto
ryby morskie	1935	10%
śledzie świeże	1932/3/4	40%
śledzie solone	1932/3/4	40%
węgorze	1935	10%

Dekretem z dnia 2 czerwca br. skontyngentowany został wwóz do Holandji metalowych wyrobów nożowniczych:

okres skontyngentowania 1. VI.—1. X. 36.
okres bazowy 1. VI. — 1. X. 36.

Ustawowy przydział kontyngentu wynosi 75% wartości przywozu z okresu bazowego.

Skontyngentowaniu podlegają wyroby nożowniczo-metalowe, częściowo metalowe (trzonki z metalu), jak również zawierające srebro, lub złoto poniżej stosunku 250/1000.

Pozycje statystyki holenderskiej objęte skontyngentowaniem — Nr. Nr. 389, 419, 419^4, 419^5, 988^2, 21 P. 172 P.

INDJE BRYTYJSKIE. Z dniem 1 i 9 maja rb. wprowadzone zostały zmiany stawek celnych w zakresie pszenicy, mąki pszennej, ryżu łamanego, soli jadalnej, przędzy jedwabnej, resztek materjałów, materjałów bawełnianych wiązanych, oraz wartości taryfowych parasoli. W zakresie materjałów ciętych (t. zw. „fents") nastąpiła zmiana bardzo istotna, gdyż ze względu na wzmożony import tego rodzaju artykułów z Japonji, niestanowiących resztek w dosłownem zna-

czeniu, a jednak nieprzekraczających długości 4 yardów (poz. 48/I), ograniczono długość taryfikowanych według tej pozycji resztek z jedwabiu naturalnego i sztucznego do 2½ yarda (trudne do użycia dla przemysłu konfekcyjnego), pozostawiając granicę długości innych do 4 yardów.

NIEMCY. Dnia 16. bm. weszło w życie rozporządzenie o zmianach celnych polegających głównie na przedłużeniu kończącej się mocy dotychczasowych postanowień taryfowych. Zmiany stawek dotyczą drzewa szpilkowego oraz części zegarków.

W związku z 3-cią dodatkową umową turecko-niemiecką z 27 ub. m. uległy zmianie stawki celne na rodzynki i dywany.

PERSJA. W dniu 21. V. 36 przedłożony został parlamentowi projekt nowej taryfy celnej. Taryfa ma chronić Persję przed importem z zagranicy w zakresie towarów, które przemysł perski już rozpoczął wytwarzać w kraju.

Z mocą od 21 kwietnia br. obowiązuje załączanie świadectw pochodzenia do wszelkich towarów importowanych.

STANY ZJEDNOCZONE. Prawdopodobnie w pierwszej połowie lipca wejdą w życie cła wyrównawcze na szereg towarów pochodzenia niemieckiego, a mianowicie na aparaty fotograficzne, porcelanę stołową, rękawiczki bawełniane i z jedwabiu sztucznego, rękawiczki skórkowe, instrumenty chirurgiczne, skórę kozłową i cielęcą, ozdoby choinkowe, szklane, zabawki, lalki, kredki do rysowania oraz na papier metalizowany.

Ukazały się wyjaśnienia taryfikacyjne w sprawie rękawiczek bawełnianych określonego rodzaju oraz sztabek stalowych z zawartością ponad 50% wolframu.

Z początkiem czerwca ogłoszono zarządzenie o zniesieniu cła antydumpingowego na szynki i przetwory mięsne pochodzenia irlandzkiego.

SZWAJCARJA. Z mocą wsteczną od 31 stycznia b. r. obowiązuje rozporządzenie Rady Związkowej z 26 ub. m. ustalające stawki celne na oleje mineralne i surowce służące do wyrobu środków pędnych.

Z dn. 15. bm. ustalona została opłata od mydła płynnego zawierającego alkohol.

Wwóz świń i wieprzowiny został uzależniony od zezwolenia przywozowego.

SZWECJA. Wprowadzony został dodatek do cła na guziki z orzecha kamiennego.

Projekty podwyżek celnych na futra i wyroby kuśnierskie, niektóre chemikalja, pewne rodzaje konfekcji oraz na części pojazdów zostały przez Parlament uchwalone i weszły w życie.

UNJA POŁUDN. - AFRYK. Projekt ustawy przewiduje zmianę dotychczasowych ceł t. zn. frachtowo-antydumpingowych celem zapewnienia ich większej skuteczności w zakresie ochrony produkcji hutniczej żelazno-stalowej.

WIELKA BRYTANJA. Z dn. 1 lipca będzie wprowadzony system licencyj przywozowych na szereg wyrobów hutniczych żelaznych i stalowych wraz z ustanowieniem nowych stawek celnych na te wyroby.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma kalifornijska poszukuje dostawców koszy. P/14824/49/Sz.

Firma argentyńska interesuje się wszelkiego rodzaju drobnemi artykułami. P/12646/56/Sz.

Firma cypryjska interesuje się wyrobami metalowemi, ceramicznemi jak również emaljowanemi, oraz wszelkiego rodzaju tekstyljami. P/14365/3B/Sz.

Firmy finlandzkie zakupią kosze do kwiatów. — P/15527/49/Sz.

Firma cypryjska poszukuje kontaktów z rynkiem polskim, na warunkach komisowych lub zakupując na własny rachunek na warunkach akredytywy bankowej, w zakresie różnych artykułów włókienniczych, tkanin jedwabnych, bawełnianych i wełnianych, pończoch i t. p. P/14952/4E/M.

Firma mandżurska interesuje się importem pledów i koców wełnianych i półwełnianych, kołder pluszowych i bawełnianych, bajowych, dywanów, serwet i obrusów, tiulowych gabardin, narzutek, kap, chodniczków, serwetek, sztor i firanek, gobelinowych portjer, tkanin i kretonów, materjałów meblowych, frendzli, sznurów, tasiem itp. P/15574/46/M.

Firma egipska poszukuje przedstawicielstw w zakresie tkanin z jedwabiu sztucznego, trykotaży, wyrobów pończoszniczych, rękawiczek itd. P/15418/3M/M.

Niemiecki dom zakupów firmy amerykańskiej prosi o oferty na zimowe skórki zajęcze. P/15632/7/M.

Firma angielska jest zainteresowana w imporcie na własny rachunek wyrobów pończoszniczych i gumowych. P/15812/64/M.

Firma holenderska poszukuje przedstawicielstwa fabrykantów artykułów włókienniczych, w szczególności tkanin z jedwabiu sztucznego i fantazyjnych artykułów ubraniowych. P/16108/46/M.

Firma w Indjach Brytyjskich obejmie zastępstwo artykułów branży chemicznej, włókienniczej oraz artykułów toaletowych. E/14911/95/Kl.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

TARYFA TOWAROWA DLA KOMUNIKACJI MIĘDZY PORTAMI GDYNI I GDAŃSKA A WĘGIERSKIEMI PORTAMI NA DUNAJU I CISIE Z PRZEŁADUNKIEM W PORCIE BRATISLAVA.

Transporty zamorskie Węgier stanowią w chwili obecnej przedmiot najusilniejszych zabiegów różnych portów morskich. Z jednej strony starają się czynniki, zainteresowane w porcie adrjatyckim Fiume, o uregulowanie przewozu w komunikacji Węgier z tym portem pod względem sprawności i taniości w taki sposób, by stworzyć najkorzystniejsze możliwie warunki dla eksportu i importu węgierskiego przy posługiwaniu się tradycyjną drogą przez ten dawniej węgierski port, z drugiej zaś strony usiłują koleje niemieckie w ramach kombinowanej taryfy niemiecko - węgierskiej między niemieckiemi portami morskiemi a portami węgierskiemi nad Dunajem i Cisą z przeładunkiem w portach dunajowych Regensburg i Passau wyrównać koszty przewozu z kosztami przewozu w komunikacji z portami adrjatyckiemi, co ma nastąpić z ważnością od dnia 1 lipca br.

Oczywiście, że wobec tych posunięć konkurencyjnych nie mogły pozostać bezczynne czynniki, zainteresowane w przewozie tranzytu węgierskiego przez porty polskiego obszaru celnego i wygotowały nową taryfę towarową dla komunikacji między portami w Gdyni i Gdańsku a portami węgierskiemi nad Dunajem i Cisą, która ukaże się z ważnością od dnia 15 lipca br. w ramach polsko-czechosłowackiej taryfy dunajowej portowej jako jej Zeszyt 2 B. Relacje te będą w ten sposób wyeliminowane z obecnego zeszytu 2 tej taryfy, która jako zeszyt 2 A będzie obowiązywać tylko w komunikacji z portami dunajowemi, jugosłowiańskiemi i bułgarskiemi. Z dniem 1 sierpnia br. wydany będzie ponadto jeszcze jeden zeszyt polsko - czechosłowackiej taryfy dunajowej dla komunikacji portów polskiego obszaru celnego z austrjackiemi portami dunajowemi.

Nowa taryfa Zeszyt 2 B przewiduje na przewóz towarów różnego rodzaju i dla najważniejszych artykułów węgierskiego eksportu i importu bardzo niskie stawki opłat taryfowych, uwzględniających konkurencję dróg, prowadzących do innych portów morskich. Stawki te są ustalone na przebieg kolejami w koronach czechosłowackich, odnośnie zaś do frachtu rzecznego na Dunaju i Cisie w kierunku z Węgier, również w koronach czechosłowackich, natomiast w kierunku do Węgier w pengach.

Frachty rzeczne obejmować będą na podobieństwo taryfy niemiecko - węgierskiej portowej dunajowej z reguły także koszty przeładunku w porcie Bratislava oraz koszty wyładowywania towarów w portach węgierskich.

Według szczegółowych informacyj, podanych o tej taryfie przez czasopismo fachowe wiedeńskie „Allgemeiner Tarif-Anzeiger“ nowa ta taryfa obejmować będzie następujące taryfy artykułowe, a mianowicie:

Do węgierskich portów dunajowych: 1. Towary różnego rodzaju. 2. Owoce południowe. 3. Ryż. 4. Orzechy. 5. Krochmal. 6. Kawa. 8. Pieprz i herbata. 9. Tytoń. 10. Tłuszcze i oleje. 11. Owoce oleiste. 12. Nasiona oleiste. 13. Piasawa i trawa morska. 14. Saletra chilijska. 15. Włosie roślinne. 16. Skóry i futra. 17. Skóra odpadkowa na klej. 18. Siarka. 19. Towary żelazne i stalowe, osobno nie wymienione. 21. Żelazo surowe, sztabowe, fasonowe oraz odpadki żelaza. 22. Stopy żelaza. 23. Miedź. 24. Mosiądz i tombak. 25. Cynk. 26. Cyna i nikiel. 27. Maszyny. 28. Maszyny i narzędzia rolnicze. 29. Ołów i wyroby z ołowiu. 31. Drzewa farbiarskie i ich korzenie. 32. Papier i wyroby z papieru. 33. Guma, kauczuk i gutaperka. 34. Żywice. 35. Garbniki. 36. Korek i odpadki korku. 37. Bawełna odpadki bawełny i kapok. 38. Włókna przędzalnicze konopiaste. 39. Przędze i tkaniny. 40. Rafja. 41. Szmaty. 42. Talk. 43. Asfalt. 44. Smoła naftowa. 45. Len. 46. Konopne odpadki przędzalnicze. 47. Azbest. 48. Farby ziemne. 49. Worki. 50. Makuchy. 51. Włókna i przędze kokosowe. 52. Oleje smołowe z węgla kamiennego. 53. Destylaty z olejów mineralnych. 55. Mąka rybna, mięsna, kostna i z krwi. 56. Odpadki ryżu.

Z portów węgierskich dunajowych: 101. Towary różnego rodzaju. 102. Zboże. 103. Nasiona strączkowe. 104. Słód. 105. Przetwory młynarskie. 106. Cebula jadalna. 107. Ogórki. 108. Miąż pomidorowy. 109. Papryka. 110. Nasiona. 111. Śliwki. 112. Owoce. 113. Krochmal. 114. Tytoń. 115. Tłuszcz wieprzowy. 116. Nasiona oleiste. 117. Mączka kostna. 119. Sorgo. 120. Zioła lecznicze. 121. Skóra garbowana. 122. Skóry i futra. 123. Klej. 124. Woda mineralna. 125. Wino. 128—133. Wyroby żelazne i stalowe. 134. Maszyny. 135. Maszyny i narzędzia rolnicze. 136. Żelazo sztabowe i fasonowe. 137. Przybory do nawierzchni kolejowej. 139. Wyroby gumowe. 140. Wełna owcza. 141. Konopie i odpadki konopi. 142. Wyroby z konopi. 143. Przędze i tkaniny. 144. Szmaty. 145. Potaż. 146. Mąka pastewna, otręby. 147. Mączka mięsna pastewna, mączka z krwi, nawóz z odpadków mięsa, mączka kostna pastewna. 148. Krochmal.

Przy ustalaniu wysokości stawek opłat przewozowych uwzględniano w/g twierdzenia „Allgemeiner Tarif - Anzeiger“ nietylko samą wysokość stawek na drogach do portów kon-

kurencyjnych, lecz również i różną wartość penge na Węgrzech i zagranicą oraz stosowane przez węgierski Bank Narodowy dla odnośnych walut taryfowych dopłaty, wynikające z różnicy kursu. Atrakcyjność nowej taryfy wzmaga przytem okoliczność, że złoty był przy jej ustalaniu liczony z ówczesną dopłatą 53%, którą w międzyczasie węgierski Bank Narodowy obniżył na 43%, a przy zakupnie przez siebie na 40%.

Według przykładów, poniżej zamieszczonych, które podaje „Allgemeiner Tarif-Anzeiger", z wyjątkiem niewielu artykułów jak ryż do Węgier, miąższ pomidorowy w eksporcie) stawki nowej staryfy w porównaniu z dotychczasowemi są znacznie niższe i wynoszą przykładowo 15-tonowe stawki:

Z Gdyni/Gdańska do Budapesztu za przebieg kolejowy do Bratislava:

	Dotychczasowa	Nowa
	15-t. stawka opłat przewozowych w halerzach czechosłowackich	
Towary różnego rodzaju	2530	2034
Ryż	1480	1792
Krochmal	1660	1297
Kawa	2270	1812
Tłuszcze rybne	2400	1777
Kakao	2580	2034
Owoce oleiste	1430	1203
Skóry surowe	1630	1356
Maszyny wszelkiego rodzaju	1970	1668
Ołów	1620	1272
Drzewo farbiarskie	2530	1871
Żywice	1820	1431
Bawełna	1430	1223
Pasze treściwe	1480	1346

Z Budapesztu (od Bratislavy) do Gdyni/Gdańska:

Towary różnego rodzaju	2700	2138
Zboże	1520	1440
Nasiona strączkowe	1430	1267
Miąższ z pomidorów	1810	2000
Suszone śliwki	2380	1223
Krochmal	1770	1559
Tytoń	2170	2138
Słód	1400	1366

Stawki te opłat przewozowych stosowane są bez względu na zamorskie pochodzenie towarów z wyjątkiem dowiezionych z egipskich, greckich, palestyńskich i tureckich portów morskich, na których przewóz mają zastosowanie tylko w wypadkach, gdy to wyraźnie jest przewidzianem w odnośnych taryfach artykułowych.

Zeszyt dla komunikacji między portami Gdynia/Gdańsk a austrjackiemi portami dunajowemi zawierać będzie stawki opłat przewozowych za przebieg kolejowy i w kierunku z portów austrjackich do Bratislava w halerzach czechosłowackich, zaś fracht rzeczny z portu Bratislava za przewóz Dunajem do Austrji w szylingach austrjackich. Co do wysokości będą te stawki zrównane ze stawkami konkurencyjnej taryfy między portami niemieckiemi przez Regensburg i Passau kolejami niemieckiemi i Dunajem a portami austrjackiemi na Dunaju.

Taryfy te będą zatem dawały możność najtańszego przewozu towarów między portami polskiego obszaru celnego a Węgrami i Austrją, dając temsamem korzystną podstawę do rozwinięcia akcji akwizycyjnej na rzecz naszych portów.

NOWA CZECHOSŁOWACKO - POLSKA TARYFA TOWAROWA PORTOWA. (Część II, Zeszyt 3.)

Dnia 1 lipca br. wchodzi w życie nowa taryfa czechosłowacko - polska towarowa portowa Część II. Zeszyt 3, zawierająca następujące taryfy artykułowe:

Nr. 12 na zboże, nasiona strączkowe i wyroby młynarskie, 19 na piwo i próżne beczki z piwa, 40 na owoce i przetwory owocowe, 41 na tłuszcze i oleje, 44 na pasze, 47 na owoce i nasiona oleiste, 113 na słód, 120 na spirytus oczyszczony, 121 na mączkę kostną i ze skór, 125 na cukier, 138 na warzywa, 148 na orzechy, 164 na chmiel, 221 na nawozy i surowce do ich wyrobu, 222 na ryby, 239 na ryż, 257 na mączkę rybią i mięsną. — Dotychczasowe taryfy artykułowe na te artykuły Część I taryfy przestają obowiązywać z końcem czerwca br.

Dalsze zeszyty 5 i 6 nie wyjdą przed wrześniem br.

Przy układzie stawek nowej taryfy miarodajne były względy, wymienione przez nas przy omówieniu poprzednich zeszytów, wskutek czego znaczna ilość stawek okazuje obniżki, zdarzają się jednak też i podrożenia, jak wynika z następującego zestawienia dotychczasowych i nowych stawek, a mianowicie:

zboże (t. art. 12)
do portów z Petrovice u Bohumina 15-t. stawka 1292 (dotychczas 1391)
z portów do Petrovice u Bohumina 10-t. stawka 1388 (dotychczas 1467)

mąka (t. art. 12)
do portów z Kojetin 15-t. stawka 1804 (dotychczas 2029)
z portów do Kojetin 10-t. stawka 1947 (dotychczas 2162)

otręby (t. art. 12)
do portów z Petrovice u Bohumina 10-t. stawka 1260 (dotychczas 1215)

owoce, z wyjątkiem południowych, świeże, w opakowaniu (t. art. 40)
do portów z Bratislava hl. nadr. 5-t. stawka 3316 (dotychczas 3316)
10-t. stawka 2851 (dotychczas 3227)
15-t. stawka 2851 (dotychczas 2981)
do portów z Kosice 5-t. stawka 3339 (dotychcz. 3303)
10-t. stawka 2952 (dotychczas 2801)
15-t. stawka 2952 (dotychczas 2525)

oleje i tłuszcze rybie, nieoczyszczone (t. art. 41)

z portów do Bohumina C. S. D. 5-t. stawka 2156 (dotychczas 2148)
10-t. stawka 2010 (dotychczas 2046)
15-t. stawka 2010 (dotychczas 1955)

oleje roślinne, również jadalne (t. art. 41)
z portów do Brno 5-t. stawka 2656 (dotychczas 2656)
10-t. stawka 2451 (dotychczas 2495)
15-t. stawka 2451 (dotychczas 2409)

makuchy z nasion oleistych (t. art. 44)
z portów i do portów do i z Berehovo 10-t. stawka 1472 (dotychczas 1928)
15-t. stawka 1472 (dotychczas 1645)

nasiona oleiste (t. art. 47)
z portów do Brno 10-t. stawka 1830 (dotychcz. 1998)
15-t. stawka 1830 (dotychczas 1911)

słód (t. art. 113)
do portów z Olomouc hl. nadr. 10-t. stawka 1490 (dotychczas 1495)
15-t. stawka 1420 (dotychczas 1422)

cukier (t. art. 125)
do portów z Breclaw 15-t. stawka 2582 (dotychczas 2582)

chmiel (t. art. 164)
do portów z Żatec 5-t. stawka 3718 (dotychcz. 3724)
10-t. stawka 3552 (dotychczas 3558)
15-t. stawka 3552 (dotychczas 3558)

śledzie i szproty świeże (t. art. 222)
z portów do Brno 5-t. stawka 2975 (dotychcz. 2649)
10-t. stawka 2468 (dotychczas 2088).

SPRAWY PODATKOWE

ZAPOBIEŻENIE PODWÓJNEMU OPODATKOWANIU W STOSUNKACH POLSKO - NIEMIECKICH.

Pomiędzy rządem polskim i niemieckim toczą się rokowania w sprawie zawarcia umowy o zapobieżeniu podwójnemu opodatkowaniu w dziedzinie podatków bezpośrednich.

Przedwstępne pertraktacje doprowadziły do tymczasowego uzgodnienia szeregu zasad przyszłej umowy.

Przedewszystkiem ustalono, że majątek nieruchomy oraz przychody od tego majątku podlegają opodatkowaniu tylko w tem państwie, w którem znajduje się nieruchomość. Narówni z przychodem z majątku nieruchomego traktuje się przychód z wierzytelności hipotecznych.

Przedsiębiorstwa handlowe i przemysłowe oraz dochody z tych przedsiębiorstw podlegają opodatkowaniu tylko w tem państwie, na którego obszarze przedsiębiorstwo posiada swój zakład.

Gdy przedsiębiorstwo posiada zakłady w obu państwach, każde z państw pobiera podatki od tej części dochodu, która została osiągnięta przez działalność zakładów znajdujących się na jego obszarze.

Skup zawodowy, uprawiany na obszarze Polski przez osoby przyjeżdżające z Niemiec, nie podlega w Polsce podatkowi przemysłowemu.

Przychody z wykonywania przedsiębiorstw żeglugi morskiej i powietrznej podlegają opodatkowaniu tylko w tem państwie, w którem znajduje się ich faktyczne kierownictwo.

Przychody z pracy, nie wyłączając przychodów z wolnych zawodów, podlegają opodatkowaniu tylko w tem państwie, na obszarze którego wykonywana jest osobista działalność, z której pochodzi dany dochód.

Wykonywanie wolnego zawodu w jednem z państw ma miejsce tylko wtedy, gdy działalność zawodowa ma w tem państwie stały ośrodek.

Dochody z pensyj, zaopatrzeń emerytalnych, płac i innych uposażeń, wypłacanych z kas publicznych związków terytorjalnych, podlegają opodatkowaniu w tem państwie, na obszarze którego znajduje się dłużniczy związek terytorjalny.

Przychody z ruchomego majątku w kapitałach podlegają opodatkowaniu w tem państwie, w którem podatnik ma miejsce zamieszkania. Nie dotyczy to dochodów z kapitałów hipotecznie zabezpieczonych.

Inne rodzaje majątków i przychodów oraz dochodów podlegają opodatkowaniu w tem państwie, na obszarze którego podatnik ma miejsce zamieszkania.

Zasady te Ministerstwo Skarbu w specjalnym okólniku poleciło stosować przy opodatkowaniu obywateli oraz osób prawnych polskich i niemieckich za lata podatkowe od r. 1935 począwszy. W odniesieniu do osób, które nie posiadają obywatelstwa polskiego lub niemieckiego, a podlegają opodatkowaniu w obydwu państwach, zasady te mogą być stosowane tylko po porozumieniu się naczelnych władz skarbowych obu państw w każdym konkretnym wypadku.

PODATEK OD LOKALI PRZEMYSŁOWYCH I HANDLOWYCH POŁĄCZONYCH Z MIESZKANIEM.

W Dzienniku Ustaw Nr. 33 ogłoszone zostało rozporządzenie wykonawcze do ustawy o podatku lokalowym. Rozporządzenie to wyjaśnia, że wolne są od podatku lokalowego lokale, zajęte przez zakłady przemysłowe, wymienione w załaczniku do art. 25 ust. o pod. przem. Część II i C. Jeżeli zakład przemysłowy zajmuje część lokalu, a druga część tego samego lokalu jest zajęta na mieszkanie,

wówczas opodatkowuje się tylko część mieszkalną.

O ile ta część jest dwuizbowa, wówczas cały lokal wolny jest od podatku.

Jeżeli część lokalu zajęta jest na zakład handlowy, a część na mieszkanie, wówczas podatkowi podlega cały lokal.

Zgodnie z rozporządzeniem, osobami, zajmującemi lokal są nietylko osoby mieszkające, prowadzące przedsiębiorstwo itp. ale również i te osoby, które lokal wynajęły, lub pozostawiły do własnego użytku.

Przez faktyczne komorne rozumie się komorne, które najemca obowiązany jest płacić właścicielowi domu. Jeśli lokator zobowiązał się jeszcze do innych świadczeń jednorazowych lub powtarzających się, to do sumy komornego dolicza się wartość tych świadczeń. Podstawę wymiaru ustala się na dwa lata.

SPRAWA REFORMY ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH.

W ramach 2-dniowego Zjazdu Izb Przemysłowo Handlowych w Łodzi odbyło się posiedzenie Międzyizbowej Komisji Skarbowej, które w pierwszym rzędzie poświęcone było rozważeniu sprawy zasadniczej reformy świadectw przemysłowych. Komisja szczegółowo zanalizowała wszystkie nastręczające się w tej mierze projekty, idące w kierunku rekonstrukcji obecnie obowiązującej taryfy świadectw, uznała jednak iż nie realizują one zasadniczego a od lat podnoszonego postulatu sfer gospodarczych, stwierdzającego, iż świadectwa przemysłowe są instytucją przestarzałą i niedającą rękojmi racjonalnego i równomiernego rozłożenia opodatkowania.

W łączności z tem Międzyizbowa Komisja Skarbowa m. in. wypowiedziała się przeciwko reformowaniu taryfy świadectw w kierunku uzależnienia ich ceny od tak spornej i niedoskonałej instytucji, jaką stanowią normy t. zw. średniej dochodowości, gdyż skomplikowałoby to nadmiernie technikę wymiarową i nie przyniosłoby pożądanego uproszczenia w dziedzinie świadectw. W konkluzji Międzyizbowa Komisja Skarbowa stwierdziła, iż najwłaściwszem rozwiązaniem sprawy byłoby zupełne uchylenie świadectw przemysłowych, licząc się jednak z potrzebami budżetowemi, Komisja uznała, iż należałoby w drodze bezpośredniej wymienić z Ministerstwem Skarbu wyjaśnić, jak zapewnić Skarbowi odpowiedni ekwiwalent z powodu uchylenia świadectw, uwzględniając z drugiej strony nową strukturę wpływów w zakresie podatku przemysłowego, wynikającą ze zmian wprowadzonych dekretem Prezydenta R. P. ze stycznia br. (Dz. U. R. P. Nr. 3).

Celem gruntownego wyświetlenia sprawy owego ekwiwalentu postanowiono ponadto w łączności z projektowanem odbyciem konferencji z Ministerstwem Skarbu zwołać na terenie Związku Izb posiedzenie z czołowemi organizacjami gospodarczemi, co zezwolić winnoby na ostateczną konkretyzację, pod jakiemi warunkami możnaby zrealizować myśl całkowitego zniesienia świadectw na zasadach uwzględniających obecne potrzeby budżetowe i z drugiej strony odpowiadających kardynalnemu postulatowi sfer gospodarczych, iż w grę wchodzący ekwiwalent bezwarunkowo nie powinien wpłynąć na wzrost obciążenia podatkowego ponad dotychczasową jego wysokość.

Licząc się z drugiej strony, iż w okresie przejściowym w najwydatniejszej mierze złagodzić należy wadliwości obowiązującej taryfy świadectw przemysłowych tak, aby nie stanowiły one hamulca dla akcji czynników rządowych, w zakresie zwalczania bezrobocia, Międzyizbowa Komisja Skarbowa uznała pilną potrzebę zrealizowania w roku bież. specjalnych ulg wyjątkowego charakteru. — Ulgi owe polegać winny na zezwoleniu ogółowi przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych na zatrudnienie do końca bieżącego roku dowolnej ilości robotników względnie pracowników bez obowiązku wykupna świadectwa wyższej kategorji ponad normę właściwego świadectwa, które stosownie do przepisów ustawy oraz okólników ministerjalnych obowiązywało je na dzień 15 czerwca br.

Nadmienić należy, iż dzięki uwzględnieniu owego postalatu zwiększyć mogłyby stan załogi robotniczej nietylko przedsiębiorstwa przemysłowe, lecz odpadłaby również przeszkoda, uwarunkowana obecną konstrukcją taryfy a odstręczająca przedsiębiorstwa handlowe od angażowania dodatkowego personelu pomocniczego.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

EKONOMICZNE ZNACZENIE SPOŻYCIA TANICH RYB MORSKICH A ROZWÓJ SMAŻARNICTWA.

Niezwykle powolny u nas rozwój smażarnictwa ryb morskich dowodzi słabego jeszcze uświadomienia ekonomicznej strony racjonalnego i systematycznego spożywania ryb morskich. Również domowe spożycie ryb morskich zostawia wiele do życzenia. Spożycie ryby na głowę ludności pozostaje bardzo małe; stoi to w związku z niedocieraniem ryby morskiej w stanie świeżym wgłąb kraju. Wszak tylko tania i świeża ryba o wysokiej wartości odżywczej, conajmniej równorzęd-

na rybom wód słodkowodnych, może i co do poziomu cen i co do masy połowów wywrzeć kardynalny wpływ dodatni na ekonomikę odżywiania społecznego.

W krajach konsumujących dużo mięsa, jak w Anglji, w Niemczech, smażarnictwo ryb morskich rozwinęło się zwłaszcza w Anglji nadzwyczajnie i jadłodajnie rybne spełniają już od lat dziesiątków szczytną społeczną rolę zapewnienia taniego i wysokowartościowego pożywienia dla najróżnorodniejszych środowisk pracy. Jak przewidywać należało rozwój tych jadłodajni mających za główną specjalność ryby morskie smażone, podawane z ziemniakami, w niczem nie poderwał ani spożycia mięsa, ani też zapotrzebowania na ryby słodkowodne. Sprawie tej domniemanej konkurencji poświęciliśmy już nieco miejsca w Biuletynie (rocznik 1935: „Czy ryba morska stanowi konkurencję dla mięsa, ryby rzecznej, jeziornej i stawowej I Nr. 18 i II Nr. 22)", obecnie zaznaczymy tylko, że w konkurencji kosztów produkcji, zachodzącej pomiędzy **poszczególnemi krajami** na rynku światowym, oczywiście kraje konsumujące więcej ryby są w znacznie lepszem położeniu aniżeli kraje jedzące mięso a w biedniejszych warstwach ludności skąpo okraszające ziemniaki drogą w detalu słoniną.

Poniższe porównanie kosztów mięsa i ryby „od producenta do konsumenta" ujawnia najlepiej olbrzymią przewagę ekonomiczną ryby morskiej nad mięsem. Porównanie dotyczy również ryby słodkowodnej, jednakże w znacznie mniejszym stopniu, gdyż dla pewnych przyczyn, nad któremi tu nie będziemy się zatrzymywali, ryba ta ma handlowe znaczenie „specjału" przyrównywanego conajmniej do mięsa i dlatego jako społeczny czynnik ekonomiczny znacznej roli nie odgrywa.

Różnica kosztów ryby morskiej i mięsa dla konsumenta polega zasadniczo na składzie łańcucha czynności przygotowawczych do konsumcji, jak ubój, wyrąb i podział dla drobniejszych konsumentów większej sztuki. Czynności te, połączone jeszcze z pośrednictwem, ogromnie podrażają mięso i nie obciążają wcale ryby morskiej, dostarczanej na rynek masowo, o ile konsument kupuje conajmniej jedną całą sztukę ryby, co zazwyczaj zachodzi.

Porównanie wygląda tak:

Manipulacje, połączone z pośrednictwem:

Mięso	Ryba morska
1. Ubój	1. Brak
2. Wyrób łączący się z	2. Brak
3. Podziałem pośredniczym części większych sztuk między konsumentów.	3. Brak

W przeciwieństwie więc do mięsa ryba unika łańcucha czynności przygotowawczych połączonych z pośrednictwem i trafia w ręce konsumenta w stanie w jakim została wyjęta z sieci lub zdjęta z haczyka. Mimowoli nasuwa się porównanie równoległe chleba z ziemniakiem, gdzie ten ostatni również jest wolny od czynności wstępnych, i to dla ziarna-mąki-chleba bardzo poważnych, jednak podczas gdy ziemniak ustępuje pieczywu znacznie, ryba jest produktem względem mięsa prawie całkowicie równorzędnym.

Taniość więc ryby morskiej, tłumacząca się brakiem czynności wstępnych, połączonych z pośrednictwem w drodze do konsumenta, jak i masowością połowów, nie ma odpowiednika w niższej wartości nabytego towaru i kupując rybę tanią i świeżą konsument ogromnie zyskuje.

Na czem jednakże polega słabość popytu na ryby morskie, wstrzemięźliwość spożywcy względem tak posilnego i taniego artykułu spożywczego?

Przedewszystkiem w procesie transportu i sprzedaży ryba posiada jedną wadę, odróżniającą ją zasadniczo od świeżo ubitej sztuki mięsa. Psuje się ona bowiem w nieodpowiednich warunkach już od chwili połowu. Powstaje ryzyko zepsucia się do chwili sprzedaży, co ogromnie przedraża cenę detaliczną ryby morskiej, która mogłaby być jeszcze znacznie niższa.

Ta jedna wada, która nie jest wadą konieczną, jednakże występująca jako groźne niebezpieczeństwo dla sprzedawcy i dla konsumenta niweczy wszystkie zalety wyżej wymienione względem mięsa, hamując handel rybą morską na dalszą odległość latem i ograniczając jej spożycie w dalej od morza położonych miejscowościach nawet przez rok cały.

Racjonalne traktowanie ryby po połowach, przepisowy transport, higjeniczna i prawidłowa organizacja sprzedaży, jak również uświadomienie konsumenta, który winien znać wartość świeżej ryby i nigdy nie zadawalniać się niepełną świeżością przyczynić się mogą ogromnie do spadku cen pośrednictwa rynkowego, oraz zniknięcia z rynku ryby niezupełnie świeżej.

Drugim, i nawet prędszym i skuteczniejszym środkiem usunięcia tej wady, działającej niemal prohibicyjnie na spożycie w całem państwie w większych ilościach świeżych ryb morskich, — zaprowadzenie smażarnictwa, tak rozwiniętego już w innych krajach Europy.

Smażarnia ryb — czyli jadłodajnia rybna wydająca smażoną rybę przeważnie w dom, wzgl. restauracja rybna, — to stały odbiorca ryby morskiej, mający stałą klientelę i szacujący zgóry potrzebną jemu ilość ryby.

Smażarnia odpowiednio postawiona zapewnia sobie dostawę ryby jaknajświeższej, nadchodzącej w jaknajmniejszych odstępach czasu, odpowiednio przechowuje rybę przed spożyciem, odpowiednio ją smaży.

Smażenie ryb, wymagające dużego żaru, pozwala przy zastosowaniu specjalnych kuchen użyć oleje i tłuszcze zapewniające doprowadzenie ryby do najlepszego dla konsumpcji stanu, podczas gdy zwykłe domowe smażenie wymaga zastosowania droższych tłuszczów i olejów, gdyż tańsze odpowiednio się nie wysmażają i mimo to wynik smażenia jest gorszy. Jak wykazuje rozwój smażarnictwa w Anglji, prowadzi ono do znakomitego zwiększenia konsumpcji kartofli, co jeszcze rozszerza ich społeczno - ekonomiczne znaczenie. Tych smażarń jest w Anglji kilkadziesiąt tysięcy i dziewięć dziesiątych ich produkcji zabierają gospodynie angielskie do spożycia w domu.

Oceńmy ekonomiczne znaczenie smażarni dla naszych ośrodków fabrycznych: zamiast skąpej okrasy płaconej niewspółmiernie drogo przez robotnika, — z dużą ilością ziemniaków, oszczędzający na jedzeniu robotnik z rodziną może mieć normalne wyżywienie w postaci usmażonej, przepojonej wysmażonym tłuszczem ryby z odpowiednio zaprawionemi ziemniakami. Spożywający więcej mięsa robotnik otrzyma równocześnie najwłaściwszą odmianę dla jednostronnego pożywienia mięsnego, zaprowadzając jednocześnie dużą oszczędność. Gospodyni oszczędzi dużo czasu i pracy.

Smażarnictwo ryb morskich, należycie postawione, posiada olbrzymie propagandowe znaczenie dla spożycia tych ryb, mogąc przedewszystkiem dać rybę tańszą, świeższą i lepiej usmażoną niż u konsumenta prywatnego. Dlatego bez smażarni ryb morskich w większych ośrodkach konsumpcji nie utorujemy drogi do konsumenta dla ryby morskiej. Dodać należy, że bojową specjalnością smażarnictwa jest dorsz — ten sam dorsz, który najmniej umiejętnie jest wykorzystywany przez konsumenta i najmniej umiejętnie w prywatnem życiu smażony. Rozwój smażarnictwa natomiast utoruje drogę do smaku konsumenta — przedewszystkiem dorszowi — a wiemy co to znaczy, jakie to otwiera perspektywy dla naszego rybołówstwa przybrzeżnego, dalekomorskiego bałtyckiego, i. nawet dalekomorskiego pozabałtyckiego. Więc dorsz, dorsz ze smażarni stanowi klucz naszego problemu podniesienia konsumpcji ryb morskich w Rzeczypospolitej. KIT.

— **KRONIKA**

— **POCZĄTEK TEGOROCZNEGO SEZONU MATJESÓW SZKOCKICH** cechuje bardzo mała ilość śledzi dużych t. zw. large (w Gdyni na 920 beczek tylko 20 beczek large), a śledzie te stosownie do taryfy celnej opłacają cło ulgowe tj. 8,— zł zamiast 12,— zł za dwie małe beczki). Tak samo nieco mniejsze od „large" śledzie, tak zwane „selected", w stosunku do tego gatunku śledzi w roku ubiegłym są mniejsze i bardzo mało tych śledzi można podciągnąć pod cło ulgowe (może być tylko do 60 sztuk śledzi na 10 kg. Przy cleniu w Gdyni śledzie gatunku „selected" przeważnie przekraczały 60 sztuk na 10 kg (przeciętnie 63 sztuk na 10 kg) czyli nie skorzystały z ulgi. Podobno tylko w Gdańsku śledzie „selected" były bardziej oględne na cło i niechętnie przekraczały 60 sztuk na 10 kg. Wartoby porównać ile śledzi z gatunku „selected" (t. zn. ile beczek) otrzymało ulgę celną w Gdańsku, a ile w Gdyni. Trzeci gatunek śledzi jeszcze mniejszych t. zw. „medium" nie podpada pod ulgę celną.

Z ogólnej ilości 920 półbeczek, które otrzymała Gdynia było: 20 „large", 625 selected i 275 medium. Towar otrzymały tylko dwie firmy importowe: Bankier i Bikowski. Większość śledzi stornowayskich — to marki: Duncan Mac Iver oraz A. Wood.

Jeśli chodzi o ceny to za pierwsze matjesy żądał Gdańsk cen spekulacyjnych: 115,— zł za large, 105,— zł za selected i 95,— zł za medium za dwie połówki. Cena ta spadła z chwilą otrzymania śledzi przez Gdynię i utrzymała się na wysokości: 108,— zł, 98,— zł i 88,— zł. czyli na poziomie cen zeszłorocznych.

Wraz z pierwszemi śledziami przyszły pierwsze trudności dewizowe i okazało się, że firmy gdańskie szybciej dały sobie z niemi radę od importerów śledzi w Gdyni. Przy artykule szybko psującym się, jakim są matjesy szkockie sprawa ta ma decydujące znaczenie. Od sprawności załatwiania formalności dewizowych w Gdyni, zależeć będzie dalszy rozwój lub upadek stworzonego z dużym trudem ośrodka importu śledzi w porcie rybackim.

Śledzie szkockie zwykłe (nie matjesy) spodziewane są w Gdyni z końcem czerwca.

(Komunikat Portu Rybackiego).

PRZETARGI

PRZETARGI NIEOGRANICZONE PRZEZ DYREKCJĘ P. K. P. POZNAŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materjałów:

1) oleju lnianego;
2) płótna: brezentowe do krycia dachów wagonowych i tapicerskie II gatunku (rzadkie);
3) plomb ołowianych;
4) mioteł brzozowych;
5) czyściwa bawełnianego;
6) farby olejnej ciemno - szarej:
7) gwoździ różnych;
8) elektroinstalacyjnego materjału do prądu silnego.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach:

1) 26. 6. 36 2) 26. 6. 36. 3) 30. 6. 36.
4) 3. 7. 36. 5) 7. 7. 36. 6) 10. 7. 36.
7) 17. 7. 36. 8) 21. 7. 36.

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim Nr. 123 z dnia 27 maja 1936 roku.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	

A. Porty wód europejskich

		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	6. 7.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	8. 7.
s/s CAPELLA*	13. 7.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	15. 7.
—		**Turku, Helsinki, Viipuri 2) Mäntyluoto, Wasa, Kemi** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s MARTHA RUSS I	17. 7.
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
s/s COLOMBIE*	13. 7.	**Leningrad**	s/s COLOMBIE*	9. 7.
s/s MARRAKECH*	27. 7.	*Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MARRAKECH	23. 7.
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	6. 7.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	8. 7.
s/s CAPELLA*	13. 7.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	15. 7.
—		**Tallinn** *(Rothert & Kilaczycki)* co 2 tygodnie	s/s JÄRVAMAA	8. 7.
			s/s KODUMAA	22. 7.
s/s MAGNUS	12. 7.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	13. 7.
s/s SKJOELD	26. 7	co 2 — 3 tygodnie	s/s SKJOELD	27. 7.
		ŁOTWA		
s/s MINOS* lub subst. (via Bremen)	6. 7.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s MINOS*	6. 7.
s/s HERO* lub subst.	13. 7.	co tydzień	s/s HERO* lub subst.	13. 7.
s/s MAGNUS	12. 7.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	13. 7.
s/s SKJOELD	26. 7	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	27. 7.
s/s ANNA GRETA	5. 7. 19. 7.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s ANNA GRETA	8. 7. 22. 7.
		LITWA		
s/s ANNA GRETA	5. 7. 19. 7.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s ANNA GRETA	8. 7. 22. 7.
s/s MARIEHOLM*	4. 7.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	4/6. 7.
s/s MARIEHOLM*	13. 7.	co 8 dni	s/s MARIEHOLM*	13. 7.
s/s MAGNUS	12. 7.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	13. 7.
s/s SKJOELD	26. 7.	co 2 tygodnie	s/s SKJOELD	27. 7.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		**KRAJE I PORTY** **Agenci linij w Gdyni**	**Odjazdy z Gdyni** *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s TORA	11. 7.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s TORA	14. 7.
	25. 7.	co 14 dni		28. 7.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	4. 7.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	4/6. 7.
s/s MARIEHOLM*	13. 7.	co 10 dni	s/s MARIEHOLM*	13. 7.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	6. 7.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	7. 7.
	20. 7.	co 2 tygodnie		20/21. 7.
s/s BLENDA	13. 7.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	1. 7.
	27. 7.	co 2 tygodnie		15. 7.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s LUDWIG	6. 7.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s LUDWIG	6. 7.
s/s EGON	13. 7.	co tydzień	s/s EGON	13. 7.
		NIEMCY		
s/s WILH. RUSS	4. 7.	**Hamburg**	s/s WILH. RUSS	4. 7.
s/s HINRICH	7. 7.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s HINRICH	7. 7.
s/s TCZEW	11. 7.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s TCZEW	11. 7.
s/s VICTOR	14. 7.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s VICTOR	14. 7.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen		
s/s MINOS*	6. 7.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s MINOS* lub subst.	6. 7.
		co tydzień	via Ryga	
s/s HERO*	13. 7.		s/s HERO* lub subst.	13. 7.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	8. 7.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	9. 7.
	15. 7.	co tydzień		16. 7.
		Kopenhaga		
		(Polska Agencja Morska)	s/s COLOMBIE*	15. 7.
		co 2 tygodnie	s/s MARRAKECH*	27. 7.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	13. 7.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	13. 7.
	27. 7.	co 2 tygodnie		27. 7.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
m/s BATAVIA	29. 7.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	m/s BALZAC	6. 7.
m/s BALZAC	6. 7.	co 1—2 tygodnie	m/s BATAVIA	13. 7.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	14. 7.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	6. 7.
		co 2—3 tygodnie	s/s URSA	21. 7.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
s/s BALTROVER*	5. 7.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s BALTROVER*	9. 7.
s/s LECH*	12. 7.	co 2 tygodnie	s/s LECH*	16. 7.
		(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)		
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LWÓW*	5. 7.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LWÓW*	9. 7.
s/s LUBLIN*	12. 7.	co tydzień	s/s LUBLIN*	16. 7.
		Manchester/Liverpool		
s/s TAARNHOLM	10. 7.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s TAARNHOLM	10. 7.
s/s HAGUE lub lubst.	11. 7.	co 1—2 tygodnie	s/s HAGUE lub subst.	11. 7.
		Leith/Grangemouth		
		(F. G. Reinhold, Ltd.)		
—		co tydzień	—	
		Bristol		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
s/s STÖR lub subst.	22. 7.	co miesiąc	s/s STÖR lub subst.	22. 7.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s HEBE lub subst.	8. 7.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HEBE lub subst.	8. 7.
s/s MEROPE lub subst.	15. 7.	co tydzień	s/s MEROPE lub subst.	15. 7.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	7. 7.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	8. 7.
s/s PUCK	14. 7.	co tydzień	s/s PUCK	15. 7.
s/s DIANA lub subst.	6. 7.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* 1—2 razy w tygodniu	s/s DIANA lub subst.	6. 7.
s/s ANDROMEDA lub subst.	13. 7.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s ANDROMEDA lub subst.	13. 7.
s/s BUSSARD	9. 7.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	9. 7.
s/s BUTT	20. 7.		s/s BUTT	20. 7.
		(Lenczat i Ska z o. o.)		
s/s WIBORG	9. 7.	co 2 tygodnie	s/s WIBORG	9. 7.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	7. 7.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	8. 7.
s/s ŚLĄSK*	14. 7.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	15. 7.
s/s BUSSARD	9. 7.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	9. 7.
s/s BUTT	20. 7.	co 10—11 dni	s/s BUTT	20. 7.
—		*(Rummel & Burton)*	STATEK	8. 7.
		co 3 tygodnie	STATEK	29. 7.
s/s JÄRVAMAA	5. 7.	**Antwerpja**		
s/s KODUMAA	19. 7.	*(Rothert & Kilaczycki)*		
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	14. 7.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA	3. 7.
	28. 7.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		17. 7.
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Havre		
s/s COLOMBIE* s/s MARRAKECH*	9. 7. 23. 7.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s COLOMBIE* s/s MARRAKECH*	15. 7. 27. 7.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s MAGNUS s/s SKJOELD	12. 7. 26. 7.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s MAGNUS s/s SKJOELD	13. 7. 27. 7.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s TANGER	18. 7.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s TANGER	18. 7.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
—		*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s GALLIA	ok. 15. 7.
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
m/s MAROCCO m/s TUNIS	13. 7. 30. 7.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s VIKINGLAND m/s HEMLAND m/s VINGALAND	6. 7. 1. 8. 6. 8.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s VIKINGLAND m/s ERLAND m/s NORDLAND	6. 7. 16. 7. 27. 7.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	STATEK STATEK	8. 7. 29. 7.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki		
m/s LEWANT s/s SARMACJA	20/21. 7. 17/18. 8.	*(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	m/s LEWANT	21. 7.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		B. Porty dalsze		
		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)	s/s MINNEQUA*	9. 7.
s/s SCANMAIL*	12. 7.	*(American Scantic Line)*	s/s SCANSTATES*	14. 7.
s/s SCANYORK*	18. 7.	co tydzień	s/s SCANMAIL*	26. 7.
s/s SCANPENN*	1. 8.		s/s SCANYORK	28. 7.
		New York — Halifax		
m/s BATORY*	10. 7.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	m/s BATORY*	22. 7.
m/s PIŁSUDSKI*	17. 7.	co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	11. 8.
m/s BATORY*	13. 8.		m/s BATORY*	25. 8.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s TANGER	18. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s TANGER	18. 7.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
m/s SUECIA	5. 7.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	m/s SAN FRANCISKO	13. 7.
m/s SANTOS	26. 7.	co 3 tygodnie	m/s SANTOS	5. 8.
s/s BORE VIII	15. 7.			
s/s NAVIGATOR	28. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s MERCATOR	18/19. 7.
s/s HERAKLES	12. 8.	co 2 tygodnie		
m/s VALPARAISO	15. 8.	*(Rothert & Kiłaczycki)*		
s/s PUŁASKI	23. 8. 25. 10.	co 6 tygodni	s/s PUŁASKI	2. 9.
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s KLIPPAREN	22. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—	
		Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)	s/s THESEUS	18. 7.
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	s/s MEDON	8. 8.
		co 3 tygodnie	s/s ANTILOCHUS	29. 8.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY GULFU		
		Houston, Galveston, New Orleans		
m/s UDDEHOLM	13. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	m/s TORTUGAS	18. 7.
m/s TORONTO	24. 7.	co 3—10 dni na wejściu		
m/s RAGNHILSHOLM	3. 8.	co miesiąc na wyjściu		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
s/s KARPFANGER	8. 8.	co 2--4 tygodnie	—	
		Porty Australji		
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin.“ oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

5 lipca:

m/s SUECIA lin. z portów południowo-amerykańskich, tylko dla wyładowania, PAM.
s/s BALTROVER lin. z Londynu tylko dla wyokrętowania pasażerów i wyładowania, Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka.
s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyokrętowania pasażerów i wyładowania, Polbrit.
s/s JÄRVAMAA lin. z Antwerpji dla wyładowania i ładowania do Tallinna, Rothert & Kilaczycki.
s/s ANNA GRETA lin. z Rygi, Liepaji i Klajpedy dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s VIKSTEN ze złomem, Rummel & Burton.

6 lipca:

m/s VIKINGLAND lin. z portów Lewantu dla wy- i załadowania, Polska—Lewant.
m/s BALZAC lin. wschodnio-norweska dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s MINOS lub subst. lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s IWAN lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s JAEDEREN lin. zach.-norweska tylko dla ładowania, Bergenske.
s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s LUDWIG lin. z portów zach.-szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s DIANA lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s OLIMPIA po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s GERTRUD po węgiel, Behnke & Sieg.
m/s VERTROUWEN po drzewo do Holandji, Bergenske
s/s ROBERT po węgiel, PAM.
s/s VESTANVIK po węgiel, PAM.

7 lipca:

s/s HEL lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s BALTROVER lin. z Gdańska po pasaż. i ładunek do Londynu, Pol. Zj. Korp. Balt.
s/s LWÓW lin. z Gdańska po pasaż. i ładunek do Hull, Polbrit.
s/s HINRICH lub subst. lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.

8 lipca:

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania. Reinhold.
s/s HEBE lin. lub subst.. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s WISŁA po węgiel, Rummel & Burton.

9 lipca:

s/s MINNEQUA lin. z portów bałtyckich tylko dla ładowania do N. Yorku i Filadelfji, American Scantic Line.
s/s COLOMBIE lin. z Havre, po pasażerów i ład. do Leningradu, PAM.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Lenczat.
s/s EUDORA z owocami, Rummel & Burton.
s/s LOUIS MERCIER z fosfatami, PAM.

10 lipca:

m/s BATORY lin. z N. Yorku via Kopenhaga z pocztą, pasażerami i towarami, Gdynia-Ameryka L. Żegl.
s/s TAARNHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s HOLMELEA po drzewo, PAM.

11 lipca:

s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s TORA lin. ze Stockholmu i Norrköping dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

12 lipca:

s/s SCANMAIL lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, American Scantic Line.
s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyokręt. pasażerów i wyładowania, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyokrętowania pasażerów i wyładowania, Polbrit.
s/s MAGNUS lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wy- i załadowania, również do Klajpedy, Rygi i Tallinna, Reinhold.
s/s THESUES, Polska Agencja Morska.

13 lipca:

m/s MAROCCO lin. z portów zach. śródziemnomorskich dla wyładowania, Reinhold.
m/s SAN FRANCISCO lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, PAM.
m/s UDDEHOLM lin. z portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej) tylko dla wyładowania, Bergenske.
m/s BATAVIA lin. wsch. norweska dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s ANDROMEDA lin. lub subst. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s CAPELLA lin. z Helsinek i Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s MARIEHOLM z portów wschodnio - szwedzkich i Klajpedy dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s HERO lub subst. lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s BLENDA lin. zach. szwedzka dla wy- i załadowania, PAM.
s/s EGON lin. zach. szwedzka, dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.

m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wy- i załadowania, Reinhold.

14 lipca:

s/s WARSZAWA lin. z Havre po pasażerów i ładunek, Polbrit.

s/s SCANSTATES lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, Am. Scantic Line.

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania. Żegluga Polska.

s/s LECH, lin. z Gdańska po pasażerów i ładunek do Londynu, Polbrit.

s/s LUBLIN lin. z Gdańska po pasażerów i ładunek do Hull, Polbrit.

s/s JAEDEREN lin. z portów zachodnio - norweskich, tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s VICTOR lub subst. lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.

15 lipca:

s/s BORE VIII lin. z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyładowania, Bergenske.

s/s COLOMBIE lin. z Leningradu dla wyokręt. i wyładowania po pasażerów i ładunek do Havre via Kopenhaga, PAM.

s/s GALLIA lin. po ładunek do portów zach. śródziemnomorskich, Bergenske.

s/s MEROPE lub subst., lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s BROMPTON MANOR po drzewo, PAM.

Czy Gdynia ma szanse stać się ośrodkiem handlu towarami kolonjalnemi?

Niejednokrotnie na łamach naszego Biuletynu poruszaliśmy sprawę możliwości rozwoju handlu towarami kolonjalnemi w naszym porcie. Opierając się na przykładach, istniejących w licznych portach zagranicznych, stwierdzić nam wypada, że właśnie te porty niemal wszędzie stawały się ośrodkiem tego handlu, sięgając wpływami swemi nietylko najbliższego zaplecza, lecz również innych krajów, gospodarczo ku nim ciążących. Słusznie wydawaćby się mogło, że Gdynia jako jedyny port polski nietylko stanie się tym ośrodkiem dla całego kraju, lecz również będzie mogła wykorzystać swe położenie geograficzne w stosunku do innych państw pozbawionych bezpośredniego dostępu do morza.

Niestety stwierdzić nam wypada, że rozwój portu gdyńskiego pod tym względem nie daje spodziewanych wyników a nawet pod względem handlu tranzytowego obserwujemy pewien ruch wsteczny.

Badając przyczyny tego zjawiska, dochodzimy do wniosku, że główną przyczyną niezadawalającego stanu rzeczy jest niewłaściwa praktyka w podziale kontyngentów przywozowych. Zdajemy sobie dokładnie sprawę z tego, że stan tak naszego bilansu handlowego, jak i bilansu płatniczego oraz polityki w dziedzinie wymiany handlowej z krajami, eksportującemi do nas towary kolonjalne. nie pozwalają narazie na podniesienie ogólnych ilości importu towarów kolonjalnych; wobec tego jednak powstaje tem większa konieczność, aby sam podział ilości towarów importowanych był należycie dokonany i to w ten sposób, aby nie mogły zaistnieć okoliczności sprzyjające podrożeniu towarów importowanych, zawsze ze szkodą dla konsumenta krajowego.

Chodzi więc przedewszystkiem o to, żeby przy podziale kontyngentów uwzględniane były zapotrzebowania takich firm, które dają największą gwarancję solidnej obsługi rynku, oraz żeby przydziały te odpowiadały rozmiarom firm i ich zasobów kapitałowych. Jest rzeczą oczywistą, że niedostateczny przydział towaru wielkiej firmie powoduje zwyżkę ceny artykułu ze względu na obliczone na większe obroty koszty generalne. Z drugiej strony spotykamy się ze zjawiskiem anormalnem przydziału nieraz wysokich kontyngentów firmom zupełnie drobnym, nieposiadającym ani kapitału ani odpowiedniego aparatu manipulacyjnego i rozdzielczego, które ciągną niczem nieusprawiedliwione zyski z tytułu odstępowania swych przydziałów firmom większym, które mają zapotrzebowanie na większe ilości towarów, niż te, które im zostały przydzielone. Jasną jest rzeczą, że mamy tu do czynienia ze zjawiskiem gospodarczo szkodliwem, zresztą oficjalnie przez władze zakazanem, a jednak, jak wiemy dobrze, praktykowanem na szeroką skalę.

Z wywodów powyższych wynika z całą dobitnością, że tak długo, jak się nie wstąpi na drogę racjonalnego podziału kontyngentów przywozow. nie będziemy mieli szans do normalnego rozwoju handlu towarami kolonjalnemi wogóle, a w porcie naszym w szczególności. Anomalja, obserwowane w tym zakresie są przyczyną rozmaitych komentarzy na temat powstawania firm drobnych, a jednak otrzymujących poważne przydziały, komentarzy oczywiście szkodliwych tak z punktu widzenia ogólno-państwowego, jak i z punktu widzenia kształtowania się stosunków w zakresie czysto gospodarczym.

Walka z niczem nieusprawiedliwionem nowem ogniwem drogiego pośrednictwa, do tego jeszcze w formie zamaskowanej, powinna przyczynić się do uzdrowienia stosunków w dziedzinie handlu towarami importowanemi.

Kronika

KONTYNGENTY PRZYWOZOWE NA TOWARY ZAGRANICZNE.

Zostały sporządzone listy kontyngentów na towary zagraniczne, które do dnia 13, V. br. były wolne do przywozu, a mianowicie na przywóz towarów z Anglji i Belgji.

Lista kontyngentów angielskich obejmuje następujące główniejsze towary kolonjalne spożywcze oraz ryby: ryż wyłuszczony, (polerowany) grzyby jadalne, Herva mate w opakowaniu, anyż, kmin, holender, koper, czarnuszka, używane w lecznictwie rośliny i ich części, śledzie, sardele, szproty, wszystko solone, ikrę z ryb (mleczko) wszystko nieprzerobione, miód pszczelny naturalny.

Lista belgijska obejmuje: grzyby jadalne. Herva mate, używane w lecznictwie rośliny i ich części. śledzie solone, szproty oraz sardele.

Pozatem listy powyższe obejmują bardzo dużo towarów z innych branż.

ZWYŻKA CEN CYTRYN.

Według otrzymanych informacyj z zagranicy, ceny na cytryny znacznie zwyżkowały. Eksporterzy włoscy żądają za 1 skrzynię cytryn wagi około 35 kg. 100 lirów fob port załadowania, a przy skombinowaniu załadowania cytryn syryjskich żądają specjalnej dopłaty w wysokości dolarów 2,25.

Przyczyną tego jest mała podaż owocu, oraz duże zapotrzebowanie na ten artykuł. Pomimo zwyżki cen w pierwszej dekadzie lipca nadejść ma do Gdyni większy transport cytryn syryjskich. Importerzy oczekują nadejścia około 15 tysięcy skrzyń tego artykułu. Kontyngent przywozowy na nadejść mający transport został podzielony na posiedzeniu w Centralnej Komisji Przywozowej w dniu 25 czerwca.

POMARAŃCZE AMERYKAŃSKIE W GDYNI.

Dnia 22 czerwca nadszedł do Gdyni m/s „Wishington Express" zapowiedziany transport pomarańcz kalifornijskich. Ogółem nadeszło około 16 tysięcy skrzyń pomarańcz o wadze brutto około 35 kg. w skrzynkach. — Towar jest przeznaczony przeważnie dla importerów z poza Gdyni tj. warszawskich i katowickich. Będzie on jednak sprzedany na aukcjach gdyńskich. Narazie brak jest jeszcze pozwoleń przywozu na ten artykuł. Z uwagi na okres konsumcji truskawek, zainteresowani importerzy nie spieszą się nawet z uzyskaniem pozwolenia przywozu na ten artykuł.

OSTATNIE POMARAŃCZE HISZPAŃSKIE.

Dnia 26. 6. nadszedł do Gdyni s/s statkiem „Scania" ostatni w tym sezonie transport pomarańcz hiszpańskich w ilości 5.000 skrzyń. Towar został złożony w chłodni i jest własnością przeważnie firm importowych w Gdyni oraz w Katowicach.

NOWA PAKOWNIA HERBATY W GDYNI.

W magazynie Urzędu Morskiego przy ul. Polskiej została urządzona przez firmę — „PIUP" Sp. z o. o. w Gdyni nowoczesna pakownia herbaty. Koszt zainstalowanej maszyny automatycznej wynosi około 71,000 zł. Maszyna pochodzi z firmy Fr. Hesser, Maschinenfabrik — Aktiengeselschaft, Stuttgart — Cannstat, tj. z najstarszej specjalnej fabryki dla wyrobu automatycznych maszyn do pakowania i jest typu T. P. I. Maszyna posiada automatyczny samodzielny aparat do rozpakowywania skrzyń z luźną herbatą. Zapomocą tej maszyny można robić paczki herbaty od 10 — 30 gramm, gdyż posiada ona samodzielne i specjalne wagi. Wykonuje ona na minutę 35 — 50 paczek zależnie od grubości i rodzaju herbaty.

Pomimo wysokich kosztów, połączonych z zainstalowaniem tej maszyny w porcie, przedsiębiorstwo z uwagi na małe kontyngenty przywozowe, jakie otrzymuje na herbatę, nie może jednak jej uruchomić.

TRANZAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Sytuacja na rynku owocowym o ile chodzi o pomarańcze uległa w ostatnich dwu tygodniach pogorszeniu. Z uwagi na okres konsumcji owoców świeżych jak: truskawek, czereśni i poziomek, popyt na pomarańcze bardzo słaby. Jedynym poważniejszym artykułem tranzakcyjnym są cytryny. Popyt na ten artykuł bardzo duży — ceny zwyżkowały w stosunku do cen w pierwszej połowie miesiąca o 80 — 100 proc. Podczas, gdy w dniu 8. VI. płacono za skrzynkę cytryn syryjskich złotych 38,—, a na aukcji w dniu 17. czerwca 55 — 64 zł., to w dniu 19. czerwca cena skoczyła już do 66,50 zł. za skrzynkę a w dniu 24. czerwca do 74.50 zł.

Na banany ceny nieco zniżkowały, a to wskutek zwiększonego dowozu bananów z krajów podzwrotnikowych w tranzakcjach wiązanych. Pomimo, iż koszty przywozu bananów w drodze kompensaty wzrosły o dwa złote na kartonie (10 kg), cena spadła na ten artykuł w stosunku do cen z pierwszej połowy czerwca o 1,5 — 2,— zł. na kartonie. Obecnie za pierwszy gatunek bananów osiąga się cenę 24,— zł.. a za drugi gatunek 20,— za karton 10 kg.

W czasie od 13—25 6. br. wystawiono ogółem na aukcjach gdyńskich 4448 skrzyń cytryn syryjskich oraz 1200 skrzyń pomarańcz hiszpańskich.

Szczegółowy przebieg aukcyj w powyższym okresie przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe, Sp. z o. o. urządziły dwa przetargi. Na aukcji odbytej w dniu 17. 6. br. wystawiły 806 skrzyń cytryn syryjskich ze s/s „Scannpen" oraz 500 skrzyń pomarańcz hiszpańskich ze s/s „Marienholm". Sprzedały wszystkie cytryny po cenie 55—64 zł. za skrzynkę; pomarańcze wycofały spowodu braku nabywców.

W dniu 23. 6. br. wystawiły 820 skrzyń cytryn syryjskich ze s/s „Frode" oraz 700 skrzyń pomarańcz hiszpańskich ze s/s „Marienholm". Wszystkie cytryny zostały sprzedane po cenie 55—68,— zł. za skrzynkę; pomarańcze natomiast nie znalazły żadnych odbiorców.

W przetargach wzięło udział ponad 20 kupców.

Najwyższe ceny uzyskano za cytryny górskie.

Bałtyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o. urządziły również dwa przetargi w powyż-

szym okresie. Na aukcji, odbytej w dniu 19. 6. br. wystawiły razem 1206 skrzyń cytryn syryjskich ze s/s „Sleipner". Sprzedały wszystko po cenie zł. 51—66,50 za skrzynkę. Przetarg odbył się przy udziale 32 kupców. Nabyły towar firmy gdyńskie, łódzkie, warszawskie i gdańskie.

W dniu 24. 6. br. wystawiły 1426 skrzyń cytryn syryjskich ze s/s „Frode". Towar własny bez limitu. Sprzedały wszystko po cenie zł. 70,50 — 74,50 za skrzynkę. Z uwagi na duży udział kupców aukcjonator sprzedał gros towaru w partjach po 25 wzgl. 50 skrzyń. Udział w przetargu wzięło 29 kupców z Gdyni, Gdańska, Warszawy, Łodzi, Tarnowa i ze Stryja.

Gdyńskie Targi Owocowe, Sp. Akc.

Z powodu braku towaru, przetargów okresie od 15 — 25. 6. br. nie urządzały.

CENY NA TOWARY KOLONJALNE I OWOCE SUSZONE.

Kawa surowa w workach po 60 kg.

Ceny na kawę brazylijską zwyżkowały w stosunku do cen osiągniętych w dniach 12—15. 6. br. o 3—5%. Ceny na kawę niebieską Tanganijka afr. zwyżkowały o 30 groszy na 1 kg. Utrzymały się jedynie na poprzednim poziomie ceny na kawę niebieską „Maragogype". Importerzy twierdzą, że zwyżka cen nastąpiła jedynie spowodu braku towaru. Ceny te napewno spadną po załatwieniu wszystkich formalności z nadeszłą kawą brazylijską, która została już wyładowana w porcie gdyńskim. Ogółem nadeszło do Polski kawy brazylijskiej m/s Pułaski ca 600 ton.

Herbata.

Ceny na wszystkie gatunki herbaty zwyżkowały a to dlatego, że herbata została wciągnięta na listę towarów, które mogą być przywożone jedynie w kompensacie za wyjątkiem drobnych ilości z kolonij angielskich. Nawet herbata z dominjów angielskich może być przywożona tylko w tranzakcjach wiązanych. Ponieważ przywóz herbaty w drodze kompensaty jest trudniejszy, importerzy nie spieszą się ze sprzedażą towaru.

Masło kakaowe i ziarna.

Ceny na masło kakaowe bez zmiany. Ceny na ziarno kakaowe zwyżkowały o 5 groszy na 1 kg.

Korzenie.

Ceny na wszystkie korzenie utrzymały się na poziomie cen z dnia 12—15. 6. br. Ponieważ dotychczas nie została wyjaśniona sprawa przedłużenia stawek konwencyjnych na korzenie (konwencja francuska wygasa z dniem 8 lipca), importerzy wstrzymują się ze sprzedażą posiadanych zapasów.

Owoce suszone.

Zbyt na owoce suszone bardzo słaby. Towar sprzedaje się poniżej kosztów własnych.

Oliwa jadalna i konserwy rybne.

Ceny na oliwę jadalną i konserwy rybne są bez zmiany.

BROSZURA O OLIWIE NICEJSKIEJ.

Ukazała się broszurka nr. 6 o oliwie nicejskiej, wydana nakładem Związku Spółdzielni Spożywców R. P. „Społem". Autorem broszurki jest p. Jan Czaiński, dyr Oddziału firmy „Społem" w Gdyni.

W broszurce tej autor omówił bliżej wiadomości ogólne o oliwie nicejskiej, dalej produkcje oliwy w poszczególnych częściach świata w latach 1932/33 i w 1933/34, okresy zbioru, przerób i gatunek oliwy, sposób fałszowania tejże oraz ogólne wiadomości handlowe w tym artykule.

Broszurka ta zawierająca cenny materjał o tym artykule, który napewno nie wszystkim importerom kolonjalnym jest znany, winna się znaleźć u każdego kupca importera oraz w każdym poważniejszym składzie kolonjalnym.